

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS – LINHA DE FORMAÇÃO
ESPECÍFICA EM COMÉRCIO EXTERIOR**

KASSIA DE SOUZA SILVEIRA

**A PARTICIPAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ NAS RELAÇÕES COMERCIAIS DO
BRASIL COM OS MERCADOS DO PACÍFICO**

**CRICIÚMA
2015**

KASSIA DE SOUZA SILVEIRA

**A PARTICIPAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ NAS RELAÇÕES COMERCIAIS DO
BRASIL COM OS MERCADOS DO PACÍFICO**

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof^a. PhD. Natália Martins Gonçalves

CRICIÚMA
2015

KASSIA DE SOUZA SILVEIRA

**A PARTICIPAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ NAS RELAÇÕES COMERCIAIS DO
BRASIL COM OS MERCADOS DO PACIFICO**

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Criciúma, 13 de maio de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Natalia Martins Gonçalves, PhD. UNESC – Orientadora

Prof^a Maria Helena Souza dos Santos, Esp. UNESC

Prof. Everton Salvador Esp. UNESC

A minha família, principalmente a minha mãe e minha avó que estão presentes em todas as escolhas de minha vida, não hesitando em fazer o possível e o impossível para que meus sonhos se tornem realidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me manter no caminho do bem na minha vida, por ter me dado à família linda que tenho. Sem ele, eu não teria acreditado que seria possível seguir nas horas mais difíceis da minha vida, e que eu sou capaz de acreditar nos meus sonhos.

A minha mãe, Cleonice de Souza Silveira, e minha avó Maria Paes Silveira, por serem as mulheres que eu mais amo neste mundo, por me mostrarem os verdadeiros valores da vida, me ensinar, que só conseguimos algo se tivermos persistência e vontade de vencer. Agradeço ao carinho nessa trajetória ao amor, atenção, para comigo mesmo nos momentos difíceis, em todos os momentos da minha vida. Aquelas que sempre acreditaram em mim, apoiando-me nas minhas escolhas e acreditando no meu potencial. Agradeço as minhas amigas que me acompanharam nesta trajetória da faculdade, ao companheirismo inexplicável, em todas as horas.

Minha eterna gratidão a minha orientadora, Natalia Martins Gonçalves, agradeço pela sua dedicação e inteligência. Pessoa que ajudou para que este estudo virasse realidade, contribuindo com suas sábias ideias. Tornou-se um grande exemplo de conhecimento, e de garra para a minha vida.

Por fim gostaria de agradecer à coordenação do curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior, por oferecer aos alunos, professores de alta qualidade e conhecimento, e também as melhores condições de estudo possíveis.

RESUMO

SILVEIRA, Kassia. **A participação do Canal do Panamá nas relações comerciais do Brasil com os mercados do Pacífico**. 2014. 76 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

O Comércio internacional Brasileiro nos últimos anos esta em alto crescimento, um dos seus principais parceiros comerciais durante o século XXI foi a Ásia, porém a China pode se destacar mais neste ponto Assim nasce à necessidade de planejamento logístico para que os insumos tanto importados como exportados, sejam distribuídos de uma forma lucrativa para o País. O Canal do Panamá se torna uma rota de alta importância para o Brasil, mas para que esses produtos possam chegar a tempo menor para serem enviados em modais marítimos, algumas rotas alternativas podem ajudar internamente para fazer esta ligação, pois disponibilizam de caminhos mais curtos, para ligar o mar do Atlântico ao Pacífico, como rotas de rodovias e ferrovias. Diante disso, o presente estudo teve como objetivo analisar a participação do canal do Panamá nas relações comerciais do Brasil com os mercados do Pacífico.

Para atingir os objetivos pretendidos, a pesquisa foi classificada de natureza descritiva e explicativa, e quanto aos meios de investigação a pesquisa é caracterizada como bibliográfica e documental. Para o desenvolvimento da pesquisa, os dados coletados foram provenientes de dados secundários de fontes bibliográficas e documentais que abordam o universo desta pesquisa. Quanto à análise dos dados, esta pesquisa foi desenvolvida com o enfoque qualitativo e quanti-qualitativo. Os resultados apontados na pesquisa foram positivos, visto que o comércio entre o Brasil com a Ásia vem crescendo significativamente ao longo dos anos, Desta forma, verificou-se que a necessidade de estratégia logística interna pode apresentar a possibilidade de expansão de negócios dos segmentos destaques. Diante das análises, evidenciou-se também a necessidade de promover a inovação e diversificação tecnológicas, investir em melhorias no setor de infraestrutura, entre outros, para promover a produtividade e manter a vantagem competitiva do País.

Palavras-chave: Comércio internacional. Logística. Canal do Panamá. Brasil. Ásia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Alternativas de rotas de distribuição do Brasil em direção ao Pacífico	62
Figura 2 - Rota Rodovia Transoceânica	64
Figura 3 - A EF-354 - Ferrovia Transcontinental e as interligações com ramais existentes.	68
Figura 4 - Ferrovia Bioceânica com saída de Santos chegando a Porto de Arica ou Porto de Iquique.	
Figura 5 – Ferrovias – Trem Transandino Norte e Trem Transandino central.	71
Figura 6 – Rota Marítima Estreito de Magalhães	72

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da formação bruta do estoque de capital fixo (1998 a 2009) ...	26
Gráfico 2 - Participação % do Brasil nas exportações e importações mundiais – 1950 a 2013	30
Gráfico 3 - Evolução das exportações mundiais – 1950 a 2013.....	31
Gráfico 4 - Variação % anual das exportações e participação % das exportações no PIB – 1950 a 2013.....	32
Gráfico 5 - Balança comercial brasileira – 1950 a 2013 – US\$ bilhões FOB	36
Gráfico 6 - Exportação brasileira por bloco econômico – 1901 a 2007 (Janeiro/Junho) – participação sobre o total geral	38
Gráfico 7 - Importação brasileira por bloco econômico – 1901 a 2007 (Janeiro/Junho) – participação sobre o total geral	40
Gráfico 8 - Balança comercial brasileira, com destaque para o comércio com o MERCOSUL - 1989 a 2013 – US\$ bilhões FOB	44
Gráfico 9 - Incremento da utilização de modais no Brasil – 1996 - 2006	60

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Elementos relevantes na cadeia produtiva.....	47
Quadro 2 - Fases da evolução logística	48
Quadro 3 - Plano de coleta de dados	53
Quadro 4 – Benefícios.....	69

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Os BRICS em números.....	25
Tabela 2 - Principais destinos das exportações da China.....	28
Tabela 3 - Principais blocos econômicos nas Américas.....	43
Tabela 4 - Comparativo das matrizes de transporte em diversas regiões.....	57
Tabela 5 - Extensão Rodoviária em Km.....	58
Tabela 6 - Ferroviária no Brasil em Km.....	58
Tabela 7 - Infraestrutura do modal Aquaviário no Brasil	58
Tabela 8 - Extensão das hidrovias no Brasil	59
Tabela 9 - Oferta de aeroportos no Brasil	59
Tabela 10 - Frota de aeronaves no Brasil	59
Tabela 11 - Capacidade dos navios em trânsito após a ampliação do Canal do Panamá.....	79
Tabela 12 - Parceiros comerciais do Brasil no Pacífico: importação e exportação em toneladas – 2013.....	83
Tabela 13 - Movimentação de cargas de importação e exportação do Brasil através Canal do Panamá e % de participação no movimento dos países parceiros - dados de 2013.	83
Tabela 14 - Importações brasileiras: Meios de transportes utilizados para movimentação de cargas e a participação do Canal do Panamá - 2013 (Ton.).....	85
Tabela 15 - Exportações brasileiras: Meios de transportes utilizados para movimentação de cargas e a participação do Canal do Panamá - 2013 (Ton.).....	86

LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

ALCA	Área de Livre Comercio das Américas
APEC	Região Ásia-Pacífico
ASEAN	Associação das Nações do Sudeste Asiático
CAN	Comunidade Andina
CARICOM	Caribe Mercado Comum
CENTRAN	Centro de Excelência em Engenharia de Transportes
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
MCCA	Mercado Comum Centro Americano
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL	Mercado comum do Sul
MICT	Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo
NAFTA	Tratado Norte-Americano de Livre Comércio
OMC	Organização Mundial de Comércio
PEDs	Países em desenvolvimento
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 SITUAÇÕES DO PROBLEMA	15
1.2 OBJETIVOS	15
1.2.1 Objetivo Geral	15
1.2.2 Objetivos Específicos	15
1.3 JUSTIFICATIVA	16
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
2.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	17
2.2 DESTAQUES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL NO INÍCIO DO SÉCULO XXI	21
2.2.1 A ascensão da China no comércio internacional a partir do final do no Século XX.....	27
2.3 O COMÉRCIO INTERNACIONAL BRASILEIRO	28
2.3.1 Participação do Brasil no Comércio mundial	29
2.3.2 Os parceiros comerciais no mundo.....	37
2.4 LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO	45
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	50
3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA	50
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO.....	52
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS	53
3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS	54
4 A PARTICIPAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ NAS RELAÇÕES COMERCIAIS DO BRASIL.....	56
4.1 CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO E A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES NA PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO COMÉRCIO GLOBAL	56
4.2 ALTERNATIVAS DE ROTAS COMERCIAIS DO BRASIL EM DIREÇÃO AO PACÍFICO	60
4.2.1 Rodovia transoceânica	62
4.2.2 Alternativas de conexão ferroviária com os portos do Oceano Pacífico: Ferrovia Transcontinental, Ferrovia Bioceânica e "Trem Transandino" - ligação ferroviária Argentina-Chile	65
4.2.3 Estreito de Magalhães.....	72

4.2.4 O Canal do Panamá.....	73
4.3 O COMÉRCIO INTERNACIONAL BRASILEIRO ATRAVÉS DO CANAL DO PANAMÁ	80
4.3.1 Parceiros comerciais do Brasil no Pacífico	80
4.3.2 A movimentação de cargas de importação e exportação do Brasil através do Canal do Panamá	83
5 CONCLUSÕES	87
REFERÊNCIAS.....	89

1 INTRODUÇÃO

No âmbito internacional as relações de comércio estão se modificando, tornando-se mais interligadas, gerando novas parcerias, novos desafios e com tudo oportunidades. A globalização além de novas trocas e negociações trouxe a aproximação dos países e diminuindo fronteiras. A economia mundial é o resultado da integração comercial nas economias do mundo. No âmbito do comércio internacional, a principal fonte de divisas para um país é a integração econômica e a relação comercial com o mercado externo. Sendo assim, objetiva-se manter um bom relacionamento comercial e manter a balança comercial favorável. Nos dias de hoje, o comércio internacional é a atividade exportadora essencial para o desenvolvimento econômico de um país. Com isso, o Brasil já conquistou um lugar de destaque no comércio exterior mundial e estão classificados entre os trinta maiores exportadores e importadores, mantendo como principais parceiros comerciais Países como China, Argentina e Estados Unidos. Porém o Brasil ainda possui muitos conjuntos de fatores que atrasa o desenvolvimento do país e assim diminuem a sua competitividade, como infra-estrutura ineficiente, burocracia e carga tributária muito alta.

De acordo com Castilho (2002) atualmente, o Brasil possui interesses em se aprofundar nas áreas de Livre-comércio, estando envolvido com diversos parceiros comerciais: com o conjunto dos países do continente americano (Acordo de Livre Comércio para as Américas); com os países europeus (acordo UE-Mercosul); com os parceiros latino-americanos (acordo Mercosul-Comunidade Andina, com o Chile e com o México); e mesmo com países mais distantes, como a África do Sul.

No início da década de 70 conforme PNLT (2015) A diminuição do nível de investimentos em infra-estrutura de transportes ocasionou problemas no sistema em todo o Brasil. Devido a tal ocorrência, foram verificadas ineficiências, custos adicionais, perda de competitividade, aumento nos tempos das viagens, acidentes, dentre outros problemas.

Diante do quadro crítico da logística de transporte, que se tem hoje no Brasil, e com novas oportunidades que estão aparecendo no comércio internacional, O Ministério dos Transportes experimentado, o Ministério dos Transportes apresentou à sociedade brasileira o PNLT (Plano Nacional de Logística e

Transportes). Este plano vem com o objetivo de resgatar o planejamento estratégico no setor de transportes, teve a participação de uma equipe técnica de alto nível responsável pelo seu desenvolvimento, inclusive utilizando-se do CENTRAN, Centro de Excelência em Engenharia de Transportes, que foi fruto da colaboração entre o Ministério da Defesa e o Ministério dos Transportes. Este Plano veio para mostrar, que o Brasil para se tornar um país competitivo com os seus principais parceiros, não pode apenas investir fora, mas sim internamente, gerando novas oportunidades de caminhos mais curtos, que possam diminuir os custos de transporte, assim a necessidade de alternativas de rotas comerciais, que possam como o Canal do Panamá, ajudar no crescimento econômico.

Desta forma, o presente estudo tem como objetivo trazer um cenário de crescimento e pontos positivos em todas as etapas. Para isso se torna necessário ampliar e ter um meio de locomoção que possibilite ao país navegar com recursos próprios e cuja força matriz é a sua economia interna que precisa ser madura, ágil e flexível. Assim propor rotas alternativas internas para ligar a conexão dos oceanos Atlântico ao pacífico, possibilitando menor custo logístico, e assim trazer lucro ao País.

Desenvolvido em cinco capítulos, o presente trabalho busca cumprir com os objetivos propostos neste capítulo 1 e descrever a importância da realização desta pesquisa. A apresentação do tema, problema, objetivos e a justificativa foram abordados no primeiro capítulo. O segundo capítulo aborda a fundamentação teórica, foram pesquisadas em publicações existentes para expor fundamentação ao trabalho. Continuando neste mesmo capítulo é feita uma introdução sobre o tema de comércio internacional e Logística abordando as teorias clássicas e as novas teorias do comércio internacional, o conceito de relação comercial e posicionamento político, e uma breve contextualização histórica da economia do Brasil, e da América diante do comércio internacional. O terceiro capítulo aborda os procedimentos metodológicos no qual esclarece o delineamento da pesquisa, o plano de coleta de dados, o plano de análise de dados e a síntese dos procedimentos metodológicos para a realização do estudo. Tais procedimentos definem as etapas da pesquisa, de que forma executou-se a coleta e a análise de dados. Por fim, o quarto capítulo apresenta a análise dos dados da pesquisa desenvolvida para responder os objetivos específicos deste trabalho, como as rotas alternativas de comércio do

Brasil ao Pacífico, a análise das pautas de exportação e importação do Brasil e países estudados.

1.1 SITUAÇÕES DO PROBLEMA

O Canal do Panamá teve seu início de construção em 1914. Antes da construção os navios necessitavam de caminhos mais longos que transitava entre os oceanos pacíficos e atlânticos e com isso contornavam toda a América do sul, com o trajeto aproximado de 15 mil quilômetros. Com o avanço das navegações junto ao benefício do canal, muitos Países passaram a ver o mercado externo de uma forma mais ampla, podendo assim comercializar com outros Países.

Para isso se torna necessário ampliar as possibilidades de distribuição de cargas, e ter alternativas de rotas logísticas que possibilite ao país movimentar as suas exportações e importações com fim de reduzir custos e assim contribuir com o crescimento da economia interna. Considerando o crescimento das relações comerciais do Brasil com os países do Pacífico, necessita-se de estudos que venham propor rotas alternativas internas conectando o interior do país aos oceanos Atlântico e Pacífico, possibilitando menor custo logístico.

Faz-se necessário, então a pesquisa, sobre qual a influência do canal do Panamá, chega-se a seguinte questão: Qual a participação do Canal do Panamá nas relações comerciais do Brasil com os mercados do Pacífico?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a participação do canal do Panamá nas relações comerciais do Brasil com os mercados do Pacífico.

1.2.2 Objetivos Específicos

a) Entender as interfaces da logística de distribuição e o comércio internacional Brasileiro.

- b) Identificar as principais rotas e parceiros comerciais brasileiros no Pacífico;
- c) Verificar as principais rotas, alternativas ao Canal do Panamá, para a movimentação de cargas partindo do Brasil em direção aos mercados do Pacífico;
- d) Conhecer a movimentação de cargas de importação e exportação do Brasil operando pelo Canal;
- e) Compreender o papel do canal do Panamá na logística do comércio brasileiro.

1.3 JUSTIFICATIVA

Este projeto tem o propósito de analisar qual a importância do Canal do Panamá para o comércio global, quais as rotas utilizadas pelo Brasil e seus parceiros.

A justificativa para o desenvolvimento da pesquisa encontra sua fundamentação principal na questão da relação do Canal do Panamá com o comércio internacional Brasileiro, onde se pretende, por meio do presente estudo, levantar informações que permitam identificar quais os países que usam o canal como rota comercial, e quais as rotas alternativas podem ajudar neste comércio. O motivo que justifica a pesquisa é o interesse de conhecer novas rotas comerciais, que o Brasil oferece para evolução comercial dos países.

Pode-se dizer que o projeto se tornará importante, pois, será possível identificar novos mercados, e quais se tornarão competitivos com as rotas alternativas estudadas no trabalho.

A viabilidade da realização deste trabalho é caracterizada uma vez que a pesquisadora possui acesso às informações necessárias para a elaboração da pesquisa, a fim de analisar o comércio internacional Brasileiro, e suas rotas comerciais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica se torna importante, pois tem a finalidade de conceituar as teorias, para que assim possam ser usadas como base para analisar os dados da pesquisa. A teoria tem como finalidade explicar e aumentar o conhecimento e compreensão de fenômenos que não eram conhecidos. Conforme Koche (2001, p. 99), “a teoria, dentro dos objetivos que se propõe, procurará sanar as deficiências das leis, eliminar suas exceções, torná-las mais abrangentes, situando-as em um sistema”.

Este trabalho tem como objetivo, analisar as principais rotas mundiais e suas interfaces com o mercado nacional, e qual a influência do Canal do Panamá no comércio internacional Brasileiro.

Sendo assim, será apresentado neste capítulo introdução ao comércio internacional, às teorias clássicas e as novas teorias do comércio internacional, o conceito de relação comercial e posicionamento político, e uma breve contextualização histórica do Brasil e a Logística Internacional.

2.1 COMÉRCIOS INTERNACIONAL

Com o início do comércio internacional pode-se identificar com a descoberta da indústria naval. A indústria naval trouxe como consequência a conquista de novos territórios, gerando assim novas rotas e trocas comerciais entre Países. Com isso, acordos comerciais se intensificaram com o aumento do fluxo de comercial, a fim de pacificar e ordenar relações comerciais entre países. Furtado (2001, p. 5) cita como exemplo “a ocupação econômica das terras americanas” que “constitui um episódio da expansão comercial da Europa”. Para o Brasil não foi diferente, a exploração econômica e a ocupação territorial deram início à colonização do Brasil, e sua estrutura econômica foi baseada em atividades agrícolas, como o café, o açúcar e a pecuária.

De acordo com Silva (2001) com os efeitos mercantilistas, os países notaram que manter o comércio com outros países era essencial para a vitalidade dos mercados, as vantagens iriam do custo, a qualidade do produto. “Como consequência, o comércio entre as nações também possibilita um aumento da renda

real de cada país, acarretando, daí, uma melhoria do bem-estar da população” (SILVA, 2001, p. 13).

O comércio internacional virou um caminho no século XIX para ampliar a base de recursos naturais, assim mantendo a economia na escala de produção das organizações (LARRANÃGA, 2003,).

Para Smith (1985) o grande motivo para a internacionalização, ocorreu a partir do século XVIII pela chamada “Revolução Industrial” no período de 1780/1820, no qual o homem começou a sua descoberta pelo ecossistema, natureza em geral, usando a seu favor de forma que começasse a gerar maiores formas de produção.

Smith (1985) também relata que a indústria que se fala nesta época, era muito oca, pois ainda todo o continente europeu se mantinha pouco urbanizado, e sua maior fonte de renda era agrícola. A falta de educação e honestidade tida nos “Industriais” comerciantes bem-sucedidos espelhava-se na má vontade dos trabalhadores. Mesmo com esses fatores, o progresso era visível, e a necessidade de novos comércios também crescia.

Maluf (2000, p.18) entende comércio internacional, como uma variável estratégica na ordem externa das relações internacionais, e o define como “o principal instrumento com que o mundo capitalista busca implantar a ordem econômica liberal, do ideal de integração e internacionalização da economia mundial”. Pode-se notar que as trocas internacionais, oportunizaram o desempenho econômico das nações envolvidas.

Com tudo, Maluf (2000, p. 24) define o comércio internacional como “um elo que vincula as relações de convivência do direito internacional como a economia internacional”. Observou-se que o maior progresso na economia, foi à divisão do trabalho, e claramente as fontes de matérias primas.

Comércio internacional tem grande importância desde o começo das trocas entre as nações. Para melhor compreender sua importância. O presente trabalho aborda as teorias clássicas do comércio internacional, isto é, a teoria das vantagens absolutas de Adam Smith e a teoria da vantagem comparativa de David Ricardo, e as novas teorias: a teoria da vantagem competitiva de Michael Porter, e a teoria de crescimento, baseada na concorrência imperfeita.

A teoria clássica das vantagens absolutas desenvolvida por Adam Smith foi publicada em 1776 com objetivo no comercio (SMITH, 1985; COUTINHO et al, 2005). “A vantagem absoluta de um país na produção de um bem resulta de uma

maior produtividade, ou seja, da utilização de uma menor quantidade de insumo para produzir esse bem enfrentando menores custos” (COUTINHO et al, 2005, p.102).

Coutinho et al (2005) também afirma que, de acordo com Adam Smith, “nem sempre é necessário que um país obtenha excedentes de comércio exterior para que as trocas comerciais internacionais sejam vantajosas, e que as trocas voluntárias entre países possam beneficiar todos os envolvidos na operação” (COUTINHO et al, 2005, p. 102).

A teoria da vantagem comparativa, formulada por David Ricardo (1982), teve base na obra do autor Adam Smith em O princípio da teoria da vantagem comparativa. Porém, Ricardo foi além lapidou a ideia de que cada País tinha o dever de se especializar nos bens de produção própria, para exportar (BADO et al, 2004). “Segundo Ricardo, não é o princípio da vantagem absoluta que determina a direção e a possibilidade de se beneficiar do comércio, mas a vantagem comparativa” (COUTINHO et al, 2005, p.102).

O resultado dessa separação teve como resultado um grande comercio de fornecimento de um grupo de manufaturados, e outros o fornecimento de produtos primários, assim chamados de Teorias das vantagens Comparativas.

Para Guimarães (1997) as vantagens Comparativas são:

Vantagens comparativas e absolutas não são, contudo, conceitos essencialmente excludentes. O rigor analítico para o entendimento do padrão de trocas internacionais parece sugerir a busca pelas empresas/países de vantagens absolutas no mercado internacional, motivada pela obtenção de rendas extras derivadas do monopólio das inovações. Já o processo de difusão internacional de novas técnicas e novos produtos, ao erodir as vantagens absolutas ajustando preços e custos, cria sustentabilidade às trocas internacionais, baseando-as em vantagens comparativas.

A teoria Ricardiana que deu início no século XIX tinha o objetivo de demonstrar que as vantagens comparativas vêm das diferenças de produtividade do fator trabalho para distintos bens (COUTINHO et al, 2005). “Os países deveriam se especializar em bens nos quais tivessem vantagem comparativa, aumentando sua produção doméstica. Assim, a produção que não fosse vendida no mercado doméstico de um país deveria ser exportada” (COUTINHO et al, 2005, p. 103).

Por tanto, com o aumento das tecnologias organizacionais, não era mais possível continuar nas teorias clássicas, foi necessário novas suposições para

conseguir complementar as necessidades de concorrência no mercado internacional.

Coutinho et al (2005) diz que uma nova abordagem surgiu em 1989, quando Michael Porter desenvolveu a teoria das vantagens competitivas, indo além do conceito de vantagem comparativa de Ricardo (1982). A nova abordagem de Porter (1989) aborda que os países devem manter o foco na vantagem competitiva, “refletindo o conceito de competição, que inclui mercados segmentados, produtos diferenciados, diversidades tecnológicas e economias de escala”.

Para Porter (1989) “a prosperidade econômica das empresas e das nações depende da produtividade com a qual os recursos nacionais (trabalho e capital) são empregados” (PORTER, 1989 apud COUTINHO et al, 2005, p. 107).

A teoria de Porter (1989) tinha como defesa que todo País deveria aproveitar de seus recursos humanos para se especializar, para ter produtividade e assim manter a vantagem competitiva da nação. Sendo assim, a vantagem competitiva da teoria de Porter é entendida através do “aumento da produtividade, que se dá por meio de inovações, decorrentes de novas tecnologias, novos métodos de treinamento, novas abordagens de marketing ou aprimoramento dos processos produtivos e gerenciais” (COUTINHO et al, 2005, p. 107).

Pode-se dizer que “um país obtém um alto padrão de vida e consegue mantê-lo mediante à produtividade e o ritmo do crescimento dessa produtividade. Isto é, uma elevada renda per capita está relacionada com a frequência de inovações na economia” (COUTINHO et al, 2005, p. 107).

Com o objetivo de acumulação de capital foram criadas através de Romer (1986) e Lucas (1988), as novas teorias do crescimento, a inovação e diversificação tecnológicas. A diferença das teorias tradicionais para as de crescimento se dá pois utilizam de modelos traçados de acordo com a integração e dinâmica entre o comércio e o crescimento endógeno (SARQUIS, 2011).

Com o crescimento da tecnologia junto ao crescimento do capital humano, gera o resultado na “acumulação de conhecimento” que “se faz mediante a educação, o aprendizado, o treinamento da mão de obra e várias atividades de Pesquisa e Desenvolvimento e de inovação tecnológica”. Este “crescimento se perpetua de modo endógeno na medida em que o produto marginal do capital [...] se mantém positivo, estimulando as atividades de acumulação do conhecimento” (SARQUIS, 2011, p. 48-49).

De acordo com Sarquis (2011, p. 44), “indicam que certas intervenções governamentais podem capacitar o país a auferir maiores benefícios do comércio internacional”. Sarquis (2011, p.43) “reedição revigorada de antigos argumentos em favor da proteção e do estímulo à indústria nacional, mas também um golpe teórico nas correntes tradicionais que favorecem o automatismo do livre-cambismo”.

Sarquis também afirma que:

Essencialmente, as novas teorias podem fundamentar intervenção governamental via, por exemplo, tarifas e outras barreiras à importação, estímulos e subsídios à exportação, à inovação, à pesquisa e ao desenvolvimento (SARQUIS, 2011, p. 43).

A importância de programar Política Comercial Estratégica é fato, mas, no entanto existem dificuldades técnicas, econômicas e políticas. Para que sejam evitados os estímulos e intervenções governamentais é de suma importância que de se tenha capacidade técnica e maturidade (SARQUIS, 2011).

2.2 DESTAQUES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

O século XX econômico finaliza-se, não podendo dizer em Pós Indústria pois este ainda se encontra predominantemente na nossa civilização, mas numa fase de combinação crescente dos sistemas produtivos e administrativos com as novas características da sociedade da informação na qual os elementos *brutos* da produção — terra, capital, trabalho — são necessariamente permeados e dominados pela nova economia da inteligência (ALMEIDA, 2001).

Porém trata-se de uma enorme variedade de *serviços*, alguns velhos, muitos novos, vários deles combinados à atividade primária (no chamado *agrobusiness*), outros ligados à produção manufatureira (como o controle informatizado das linhas de montagem e a automação crescente dos processos produtivos), com um novo ar, focando sob a forma de concepção e *design*, propriedade intelectual sobre os processos produtivos e sobre os materiais compostos utilizados em sua fabricação (ALMEIDA, 2001).

No século XXI a estrutura de produção foi radicalmente transformada pelas mudanças introduzidas nos padrões de trabalho (especialização) e pelos avanços tecnológicos, que aumentaram dramaticamente o produto per capita, muito mais do que o crescimento da população. Muitos deixaram e migrou-se para o setor industrial em meados do século e passou a ser majoritariamente ocupada nos

serviços do setor terciário no final do período. A natureza da atividade econômica não foi fundamentalmente alterada — já que o modelo alternativo de planejamento centralizado manifestou-se tão somente num *curto* intervalo histórico de 70 anos (ALMEIDA, 2001).

Almeida (2001) cita que a partir dos anos 70 Os grandes fluxos de capitais deixam de ser privados para assumir a forma de transferências públicas por meio dos bancos de desenvolvimento, numa primeira fase do pós-guerra, mas voltam a ser predominantemente comerciais a partir dos anos 70, quando as especulações nos mercados de futuros (cambiais e bolsas de mercadorias) e a reciclagem de petrodólares colocam enormes somas de dinheiro.

Para entender melhor quais as mudanças que aconteceram já no século XXI, Almeida (2001) explica abaixo:

Ocorre, por exemplo, na Europa, o desaparecimento do Império Austro-Húngaro, ao mesmo tempo em que na Ásia se confirma a ascensão do Japão. A Rússia e a China eram economias marginais em escala planetária e assim permaneceram durante quase todo o período: a União Soviética teve mais importância na esfera política do que na econômica e o gigante asiático recuperava muito lentamente sua condição de maior economia do planeta, que o Império do Meio ostentou até o começo do século XVIII. A Alemanha, que já tinha ultrapassado, em 1900, a economia então dominante, a da Grã-Bretanha, volta a integrar o pelotão das economias dominantes, apesar de amputada de cerca da metade de seu território e população e de reduzida à condição de anã política durante a maior parte do período. Os Estados Unidos, convertidos de grande exportador de produtos primários em primeira potência industrial na passagem do século, permanecerão nessa condição, acrescentando, a partir dos anos 30, o título de primeira potência financeira, ao operar-se, no seguimento da suspensão da conversibilidade da libra em 1931, a passagem à hegemonia financeira do dólar nos mercados financeiros (capitais para empréstimos e investimentos diretos). Uma grande diferença, contudo, se manifesta em termos geopolíticos, pois o movimento de globalização retomado no último terço do século XX é acompanhado pelo processo de regionalização, destacando-se aqui a formação, consolidação e expansão do bloco europeu — mercado comum, Comunidade, depois União Européia — mas ele é, de certa forma, o herdeiro das potências coloniais européias do início do século. (ALMEIDA, 2001, p. 116).

Também tem destaque na economia internacional uma fase de expansão nas três décadas seguintes à Segunda Guerra, com o aumento do comércio e dos investimentos diretos ultrapassando o ritmo de crescimento do produto global. Como por exemplo, os Estados Unidos, que se mantiveram como emergentes, como a grande potência econômica no imediato pós-guerra, detendo cerca de 30% do produto e do comércio mundiais. Mas o mesmo recua para posições mais modestas no decorrer do período, à medida que o Japão e os países europeus retomam os patamares de produção anteriores à guerra e passam a participar mais ativamente

dos intercâmbios globais. O dólar se tinha convertido, entretanto, em moeda praticamente absoluta nas trocas internacionais, o que suscitou algumas dúvidas sobre seu real poder de compra, uma vez que o governo americano, pressionado pelas despesas decorrentes dos encargos militares assumidos no plano mundial, passou a emitir em ritmo superior ao crescimento da produtividade na economia dos EUA. Sendo assim pode-se dizer que o início dos anos 90 representou assim, não tanto um fim da história, mas mais propriamente um fim da geografia. (ALMEIDA, 2001).

Com a passagem dos Séculos XX para o XXI os blocos comerciais tornaram-se importantes atores da economia internacional, justificando-se que a OMC (Organização Mundial de Comércio.) tenha decidido instituir, um ano após sua criação, um comitê dedicado a monitorar suas atividades, de maneira a assegurar que esses arranjos que, por sua natureza discriminatória, podem desviar fluxos de intercâmbio preservem a compatibilidade com as regras do sistema multilateral. Em todo caso, o processo de liberalização comercial poderia ser impulsionado tanto pelas rodadas multilaterais administradas pela OMC, cuja estrutura é formalmente igualitária, como pelos mecanismos geograficamente restritos dos blocos comerciais. (ALMEIDA, 2001).

A história institucional da economia mundial desde o século XIX é, basicamente, uma história das organizações intergovernamentais de cunho cooperativo nos terrenos da regulação industrial (patentes, normas técnicas, pesos e medidas), dos transportes e comunicações (uniões telegráfica, postal, de ferrovias), do comércio (tarifas, direito comercial), bem como no campo das questões sociais (liga contra o trabalho escravo, oficina internacional do trabalho), jurídicas (corte permanente de arbitragem, tribunal internacional de justiça), de higiene pública, de direitos humanos ou da educação e pesquisa. As uniões ou organizações concebidas a partir da segunda Revolução Industrial — a primeira foi a União Telegráfica Internacional, em 1865 — prosperaram desde então, contribuindo decisivamente para impulsionar a chamada governança global a partir de meados do século passado até o surgimento da mais jovem dentre elas: a Organização Mundial do Comércio, que começou a funcionar em 1995.

Com um novo contexto na ordem econômica mundial, o mundo passa pela ascensão dos países emergentes e com a deslocação da riqueza do Ocidente para o Oriente pós-crise econômica internacional de 2008. Tal acontecimento trouxe

o consenso mundial de que os governos não conseguirão superar sozinhos tais adversidades e que, portanto, a cooperação é necessária e fundamental.

A necessidade de fazer um grupo de Países emergentes nasceu em uma Reunião dos Chanceleres dos quatro países organizada à margem da 61ª. Assembléia Geral das Nações Unidas, em 23 de setembro de 2006, onde os Países Brasil, Rússia, Índia e China estudaram a oportunidade de começarem a trabalhar coletivamente. O conceito BRIC manifesta a existência de quatro países que particularmente tinham características que lhes permitiam ser considerado um conjunto, mas não como um instrumento concreto. Pode-se dizer que, então, em paralelo ao conceito “BRIC” passou a existir um grupo que passava a atuar no cenário internacional, o BRIC (CLAUSSIA, 2012).

De acordo com Torres (2008), os países emergentes utilizaram a estratégia de canalizar os lucros com o comércio mundial para setores de infraestrutura, de investimento e de tecnologia. A lógica defendida por muitos analistas e adotada por alguns governantes foi reservar parte dos ganhos para estabilizar balanças de pagamentos e reservas internacionais que poderiam se provar estratégicas em intempéries futuras. A fórmula de estabilidade rendeu taxas de crescimento saudáveis aliadas a prudência no manejo macroeconômico.

Notou-se que importância dos BRIC nos fluxos mundiais permitiu o surgimento de maiores possibilidades de diminuição da submissão aos interesses e pressões dos países desenvolvidos, abrindo novas perspectivas para o fortalecimento Sul-Sul e diminuição dos poderes de imposição de instituições multilaterais, ao aumento do poder de barganha nas rodadas comerciais etc.

De acordo com uma pesquisa realizada pela Cepal (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) em 2008 analisou os seguintes dados:

Tabela 1 - Os BRIC em números

Pesquisa	Brasil	Rússia	Índia	China
Número de Habitantes (% do Total do Mundo)	192/ 2,9%	142/ 2,1%	1140/ 17,0%	1326/ 19,8%
Área geográfica dos BRIC (milhões de km ²)	8,5	17,1	3,3	9,6
Taxa Média Anual de Crescimento do PIB (valores constantes de 2000) 1990-1994, 1995-1999, 2000-2008 1990-2008	2,7; 1,4; 4,1; 3,0	10,3; 0,4 7,7; 0,7	4,5; 6,3; 8,7; 6,4	12,6; 8,7; 11,7; 10,3
Participação (%) no PIB Mundial, 1990-2008	2,1; 2,1	2,4; 1,1	1,4; 2,0	1,6; 6,5
BRIC: Participação (%) no Comércio Mundial, 1990-2008 EXPORTAÇÕES	0,9%; 1,0%	2,1%; 2,3%	0,5%; 1,4%	1,6%; 7,7%
BRIC: Participação (%) no Comércio Mundial, 1990-2008 IMPORTAÇÕES	0,7%; 0,9%	2,1%; 1,6%	0,6%; 1,7%	1,3%; 6,0%

Fonte: Elaborado pela pesquisadora com base nos dados da Cepal (2008).

O peso dos BRIC no comércio mundial (exportações e importações) passou de 9,8% em 1990 para 22,6% em 2008, praticamente o dobro de sua presença no produto total mundial. A presença desses países foi em 2008 mais expressivas enquanto origem de exportações (11,3% do total mundial) do que como absorvedores de produtos de terceiros (9,5% das importações totais) (CLAUSSIA, 2012).

O Brasil passou a ser um grande provedor de *commodities* alimentícias e minerais, a Índia consolidou sua presença nas tecnologias de informação, ao passo que a China industrial assumiu a liderança nos produtos de consumo de massa, com dominância dos bens eletrônicos. Todos se beneficiaram de vantagens ricardianas, com ênfase em mão-de-obra no caso chinês, tecnologia no modelo indiano e recursos naturais para o Brasil e a Rússia (ALMEIDA, 2009).

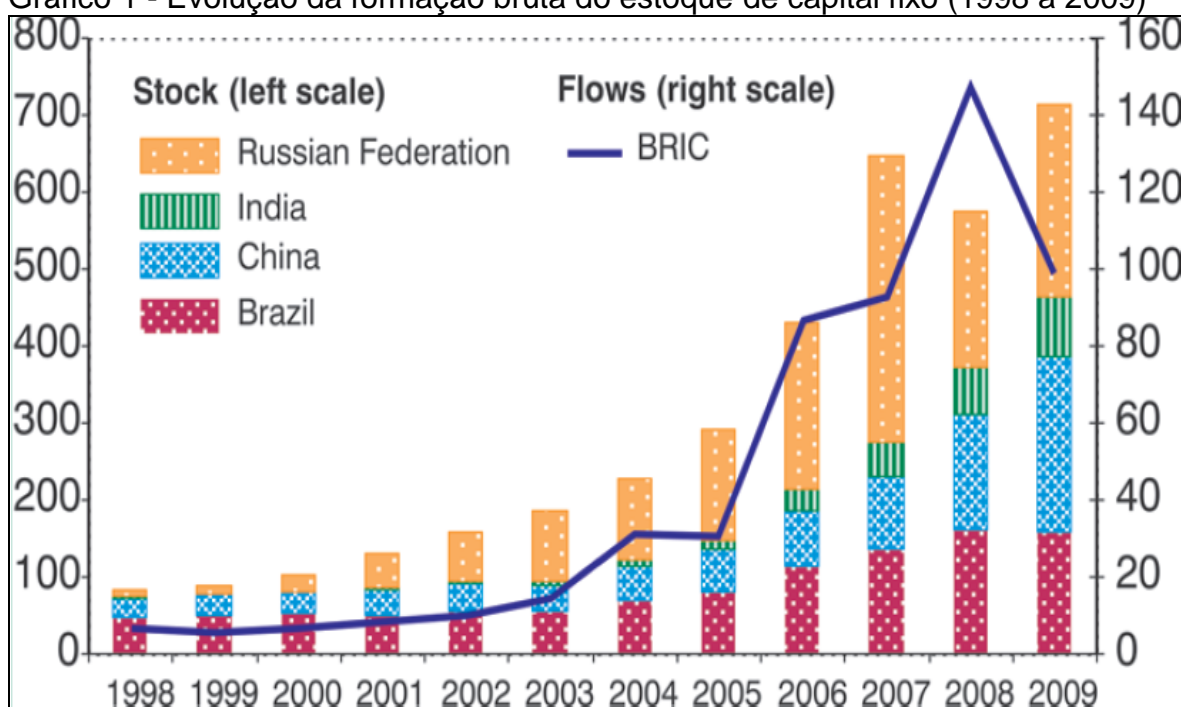
A justificativa da existência dos BRIC na opinião de Almeida (2009), se da pela dimensão do impacto dessas economias na economia mundial e sua capacidade de moldar o futuro de outros países em desenvolvimento.

Assim, pela importância demográfica, e pelo crescente em tecnologia e de investimentos diretos, pode-se prever que a participação dos países em desenvolvimento nas exportações mundiais de bens e serviços e no PIB total tenderá a se expandir a partir dos valores atuais (ALMEIDA, 2009).

Ou seja, o impacto econômico dos BRIC é decisivo, mas ele sozinho nada diz sobre os demais condicionantes de um complexo relacionamento que não se resume à contabilidade de PIB e exportações, mas tem a ver com fatores de interdependência recíproca, não dos BRIC entre si, mas entre eles, individualmente, e seus múltiplos parceiros na economia mundial. Desse ponto de vista, os Bric não possuem existência econômica de fato, sendo puramente uma criação do “espírito econômico” (ALMEIDA, 2009).

Pode-se analisar na Figura 1, o crescimento do grupo desde o ano de 1998 ao início de 2009:

Gráfico 1 - Evolução da formação bruta do estoque de capital fixo (1998 a 2009)



Fonte: Canuto e Giugale (2010).

Os BRIC são, atualmente, importantes atores nos cenários econômicos e políticos mundiais.

Apesar das oscilações econômicas que esses países sofreram, conforme mostra a tabela 1, que nos anos de 1998 a 2003 o Brasil era um dos países que mais possuía estoque de capital, logo após a Rússia veio tomar o 1º lugar em desenvolvimento dos parceiros. Verifica-se que a China, mostrou um crescimento duradouro, aumentando todos os anos significativamente o seu estoque de capital. Sobretudo durante a crise financeira internacional, pode-se dizer que os BRICS lideram atualmente os países emergentes e, claro, as demais nações

subdesenvolvidas. Isso ocorre porque, além da economia dinâmica, esses países possuem uma elevada força política, incluindo a presença de dois deles no Conselho de Segurança da ONU (no caso, China e Rússia).

2.2.1 A ascensão da China no comércio internacional a partir do final do Século XX

Nas duas últimas décadas, a China se tornou um importante ator econômico global. Seu PIB tem crescido à impressionante taxa de quase 10% ao ano, de acordo com dados oficiais. Sua participação no mercado global de mercadorias pulou de um magro 1% nos anos 1980 para mais de 9% em 2009.

O final dos anos de 1990 marcou uma ascensão vertiginosa da participação da China no comércio internacional (RIGO, 2010).

A China já é uma economia muito mais aberta que a maioria dos mercados emergentes. Em 2005, por exemplo, a soma das exportações e importações de produtos e serviços chegou a mais de 70% do PIB, contra 30% ou menos nos Estados Unidos, Japão ou Brasil, de acordo com dados da OMC. Comparando assim o desempenho da China com Países da América latina, como Chile e México que possuem de 60 a 65% (RIGO, 2010).

De acordo com informações de United Nations Statistics Division (2009) A participação da China nas exportações mundiais é notável. Em 2000, a China exportava apenas 3,93% do total mundial; em 2009, porém, o país representou 9,77% das exportações mundiais totais. Já as economias desenvolvidas consomem metade das exportações chinesas.

A China tem grande importância, pois é um grande fornecedor de produtos para o Ásia-Pacífico, especialmente para o Japão. No ano de 2000, 12,36% das importações japonesas vieram da China; em 2009, essa proporção foi de 18,6%. Por isso, para a China, o Japão, e Ásia-Pacífico como agregado, vem se tornando um parceiro comercial de menor relevância. Em 2000, 16,71% das exportações chinesas foram para o Japão, ao passo que, em 2009, apenas 8,15% das vendas chinesas tiveram como destino o Japão. A América do Norte, e os Estados Unidos em particular, tem se mantido com uma parcela constante na participação das vendas chinesas de aproximadamente 20%. Porém, para esses mercados, o fornecimento chinês teve um crescimento importância. Em 2000,

apenas 3,92% das importações da América do Norte, e 4,43% das importações dos Estados Unidos vieram da China; em 2009, a China foi responsável pelo fornecimento de 12,97% das importações da América do Norte e 14,48% das importações dos Estados Unidos. Esse fato tem preocupado diversas economias latino-americanas, que têm como principal destino para suas exportações os Estados Unidos (RIGO, 2010).

A América latina para a China está se tornando um parceiro importante para as exportações, da mesma forma que a China também se torna importante nas importações da América-Latina. Rigo (2010) mostra que Em 2000, apenas 2,86% das exportações da China eram destinadas à América Latina e ao Caribe; em 2009, 4,71% dos produtos chineses foram vendidos para essa região. Ao mesmo tempo, 1,97% das importações latino-americanas vinham da China em 2000, enquanto, em 2009, essa parcela atingiu 8,25%.

A tabela a seguir apresenta os cinco principais países destino das exportações da China em 2001 e em 2009, tendo por base a ordenação dos principais parceiros de exportação de 2009. É interessante ressaltar, no entanto, que, com base em dados do Intracen, os cinco principais parceiros de exportação da China no ano de 2009 foram os mesmos cinco parceiros de 2001, inclusive preservando a ordem de importância:

Tabela 2 - Principais destinos das exportações da China

Principais Parceiros	2001		2009	
	US\$ Milhões	%	US\$ Milhões	%
Mundo	266.098.208	100,00%	1.201.646.720	100,00%
EUA	54.355.080	20,43%	221.295.024	18,42%
Hong Kong	46.541.240	17,49%	166.216.928	13,83%
Japão	44.940.524	16,89%	97.910.968	8,15%
Coréia do Sul	12.518.778	4,70%	53.679.876	4,47%
Alemanha	9.751.100	3,66%	49.919.564	4,15%
Top 5	168.106.722	63,17%	589.022.360	49,02%
Brasil	1.350.925	0,51%	14.118.518	1,17%

Fonte: Elaborado pela pesquisadora com base dos dados de Intracen (2014).

2.3 O COMÉRCIO INTERNACIONAL BRASILEIRO

Com a nova ordem econômica mundial, a dinâmica dos negócios internacionais exige um posicionamento competitivo para que haja êxito na permanência no mercado externo. As empresas Brasileiras vêm se desenvolvendo,

para se manter competitiva no mercado globalizado, assim analisando métodos para mudanças gerenciais. O Brasil passou por duas fases importantes, o período mercantil até 1930 e o período industrial de 1930 em diante (LACERDA et al., 2006).

Mas para que se chegasse a este patamar o Brasil precisou passar por algumas crises e mudanças.

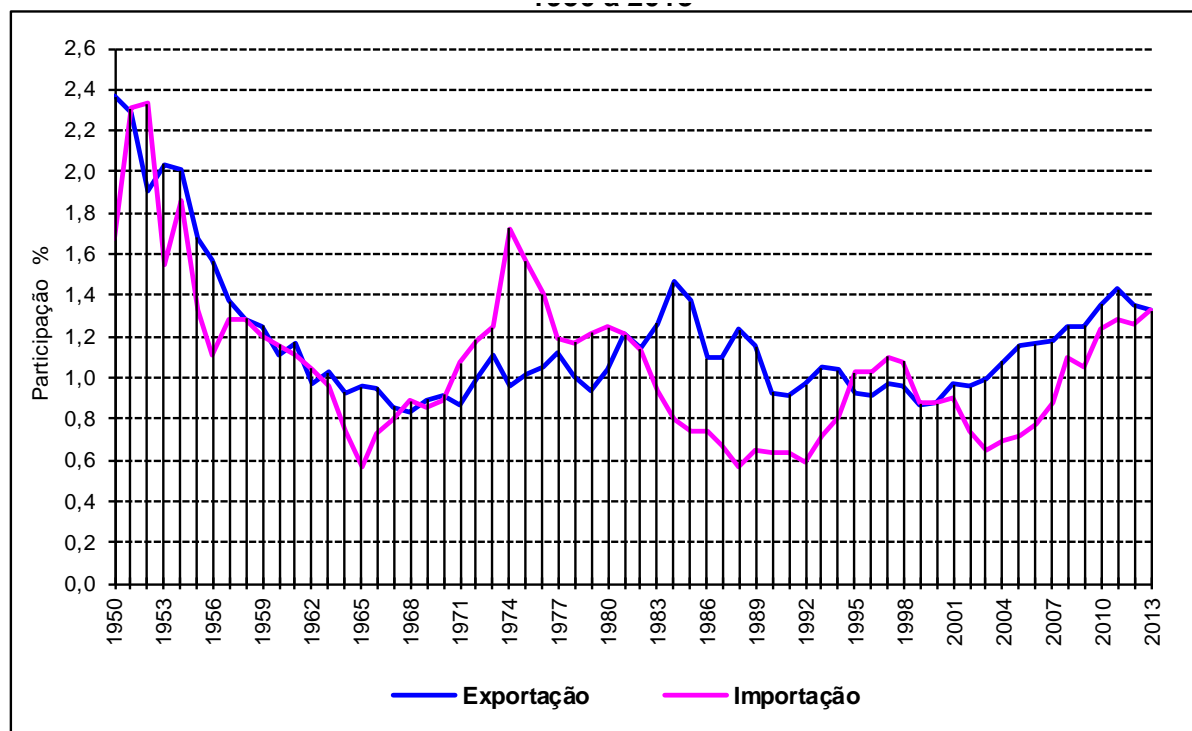
Bastos, Tavares ardoroso defensor do liberalismo econômico, dizia que o Brasil deveria especializar-se nas atividades agrícolas e na extração mineral, sem a necessidade da procura de novos caminhos Tavares, bastos também dizia que o Brasil [...] "não devendo lutar contra a sua própria natureza". Esta visão era comum entre as pessoas nesta época, pois acreditavam que os países deveriam especializar-se em função das condições impostas pela natureza.

Sim as atividades agrícolas foram importantes fatores para a integração do Brasil no comércio internacional, mas não bastasse à importação concentrada, era naquele momento benéfico para os agricultores ofertar com excesso os produtos de alta na safra principalmente o café, tornando assim escassez nas entressafras (SUZIGAN, 1971).

2.3.1 Participação do Brasil no Comércio mundial

Os países em desenvolvimento (PEDs), chamados de Países emergentes, que são Brasil, China, México, Índia, Cingapura, Coreia do Sul, Argentina, Turquia, Indonésia e Taiwan, têm buscado aumentar sua participação nos órgãos internacionais com vistas a alterar as instituições que consolidaram hierarquias no sistema internacional. Desta forma, analisa-se na figura 2 abaixo, a participação do Brasil no comércio internacional com o mundo.

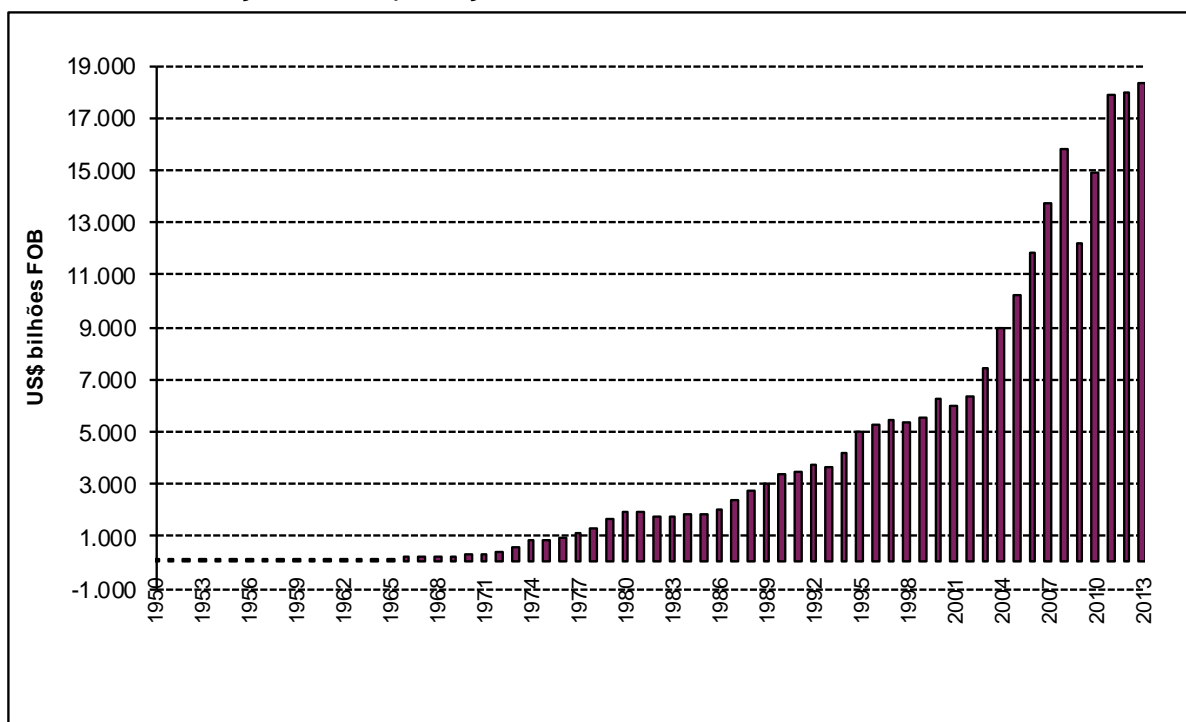
Gráfico 2 - Participação % do Brasil nas exportações e importações mundiais – 1950 a 2013



Fonte: MDIC (2015).

Pode-se analisar, que no gráfico 2 houve uma queda significativa tanto das exportações com das importações durante os anos de 1950 até 1970, baixando de 2,4% para 1% na sua participação. Houve um crescimento substancial do comércio internacional a partir dos anos de 1970 o Brasil participou mais nas importações no período de 1971 a 1980 e a partir de 1980 até 1995 a participação nas exportações foram maiores do que as importações considerando o esforço do país para gerar reservas internacionais para o pagamento do serviço da dívida externa. Com abertura comercial brasileira dos anos 90 e a estabilização da economia com a implantação do plano real o País passa a importar mais do que exportar. Essa situação se reverte novamente a partir do ano 2001 mantendo-se até os dias atuais com a balança comercial positiva para o Brasil.

Gráfico 3 - Evolução das exportações mundiais – 1950 a 2013



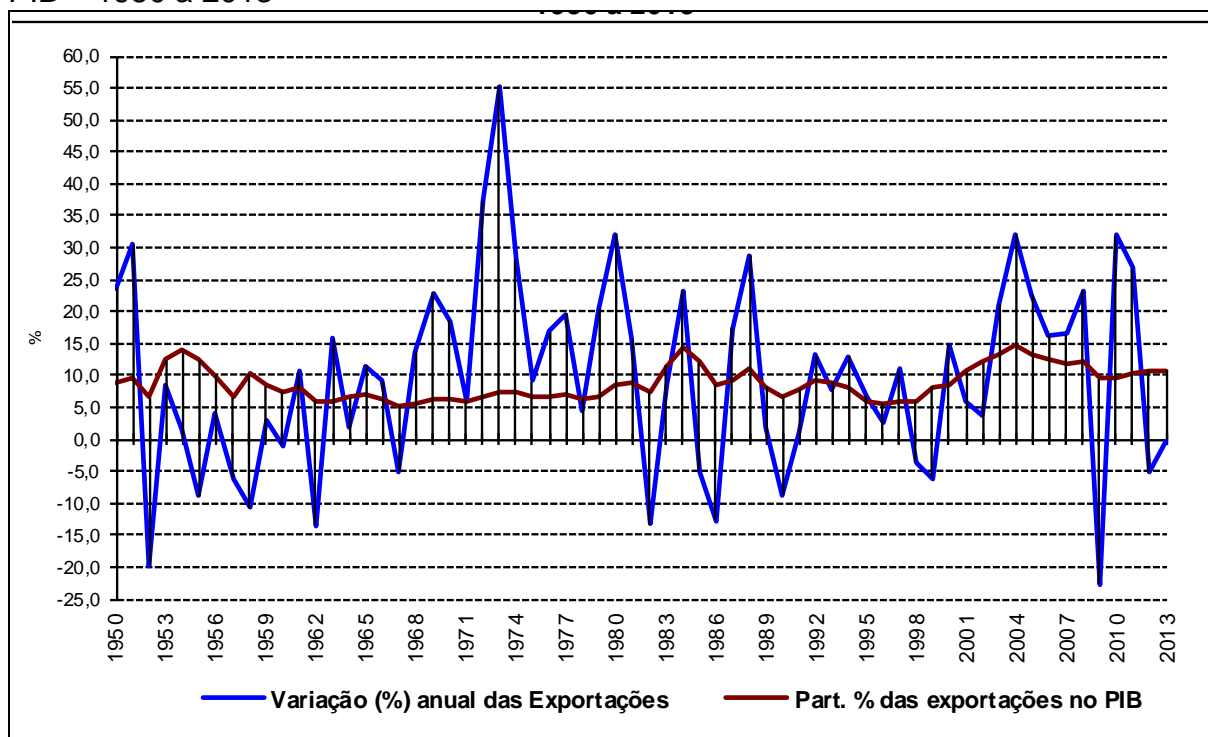
Fonte: MDIC (2015).

Conforme mostra o Gráfico 3 o Brasil acompanha o crescimento do comércio internacional com abertura comercial, e a expansão do neoliberalismo em escala global, o comércio internacional se agiganta a partir dos anos 2000, alcançando jamais vistos em toda historia.

O principal meio de transporte para a movimentação do comercio internacional, é feita por via marítima. Portanto os acidentes geográficos pode ser um limitador a expansão comercial marítima, por isso é necessário as soluções criadas como o canal do panamá e de Suez.

Deve-se ressaltar que o Brasil ao longo dos últimos 60 anos não teve variação expressiva das exportações com relação ao PIB, mesmo que os volumes exportados tenham variado como mostra o Gráfico 4.

Gráfico 4 - Variação % anual das exportações e participação % das exportações no PIB – 1950 a 2013



Fonte: MDIC (2015)

Porém, a participação do Brasil sobre o comércio internacional era ainda muito pequena, inferior a 1% em 1913. Foi a partir da Grande Depressão dos anos de 1930 que a indústria brasileira tornou-se principal fator de crescimento para a economia brasileira. A crise da economia cafeeira foi o fator que mais estimulou o aprofundamento da industrialização (LACERDA et al., 2006).

Curato (2013), explica que este fato começou a ser alterado com a Proclamação da República, que ocorreu no ano de 1889, o assunto industrialização passou a ser questionada, pelo seu fraco desenvolvimento das atividades. O assunto foi discutido em debates governamentais, a participação de Amaro Cavalcanti, senador onde atribuiu a crise de 1892 ao fato de se depender de importações de produtos estrangeiros, enfatizando que nenhum povo poderia ser "grande, respeitado e feliz" sem a "condição essencial de possuir sua riqueza própria". Curato diz que:

A evolução deste debate foi marcada pelas alterações concretamente processadas no cenário econômico e político do país. Não é mera coincidência que o surgimento de teses industrialistas tenha ocorrido após a Proclamação da República, período em que o país iniciava os primeiros passos na direção da constituição de uma nação. Este é o contexto histórico em que ganha força, ainda que marginalmente, a visão de que a expansão das atividades industriais seria essencial para reduzir o caráter ainda "colonial" de nossa economia. (CURATO, 2013, p 614).

Na evolução da política cambial brasileira entre 1889 e 1946 podem-se destacar algumas etapas conforme Suzigan (1971) a primeira, que vai até outubro de 1917, quando não havia barreiras nas operações cambiais; a segunda, de outubro de 1917 a novembro de 1926, quando se iniciaram os sistemas de controle cambial das operações financeiras com objetivo de reduzir as remessas de valores para o exterior em visita da situação de guerra e, depois, à eliminação das especulações exercidas pelos bancos privados no mercado.

Para manter o mercado no comercio internacional, A preocupação fundamental foi sempre atenuar os desequilíbrios no balanço de pagamentos.

De acordo com Suzigan (1971) a crise no setor externo da economia, teve um agravamento decorrente da deflagração da guerra em julho de 1914, surgindo com resultado a paralização de entrada de capitais. Apesar da volta da balança comercial à situação superavitária onde as importações diminuíram as cambiais de exportação não foram suficientes para atender às mesmas importações, ao serviço da dívida externa (só em 1913 foram pagos aproximadamente 15 milhões) e demais remessas. Em agosto de 1914, a taxa efetiva de mercado subiu acima da taxa de estabilização e deu-se o colapso do mercado cambial. A corrida à Caixa de Estabilização fez esvaziarem-se os seus depósitos, tendo como resultado seu fechamento (SUZIGAN, 1971).

Neste mesmo período surge a aceleração da inflação, atingindo uma taxa anual de 90% em 1964. A partir de 1968, o Brasil novamente se reergueu e vivenciou um intenso crescimento do PIB e da produção industrial até 1973. Uma visão convencional defendia que a inflação se resultava da expansão monetária, com o surgimento das indústrias artificiais. (CURATO, 2013).

Os países então se voltaram para as "indústrias naturais", associadas ao setor agrário, querendo acreditar que esse não geraria crises.

De acordo com CURATO (2013) Os "defensores da indústria", Amaro Cavalcanti e Aristides de Queirós, defendiam que "crise do Encilhamento e a aceleração da inflação decorriam do ainda frágil desenvolvimento dos setores industriais e da elevada dependência externa da economia brasileira." Amaro Cavalcanti e Aristides de Queirós também defendiam que a redução das importações de produtos industriais traria impactos positivos para as contas externas. (CURATO, 2013, p 625).

Destaca-se que a recuperação da economia dos Estados Unidos contribuiu para o crescimento do comércio Brasileiro. Em 1984, “as exportações brasileiras, favorecidas pela expansão da economia mundial e pela desvalorização do cruzeiro no ano anterior, aumentaram substancialmente e as taxas de crescimento do PIB voltaram a ser positivas” (LACERDA et al., 2006, p. 171).

Segundo Lacerda et al. (2006), para a abertura comercial brasileira, a política do comércio exterior estava voltada diretamente para a obtenção de superávits comerciais, através da contenção de importação por meio de medidas não-tarifárias, e incentivos às exportações por meio de um projeto de promoção de exportações.

Algumas mudanças foram importantes para a abertura comercial da economia do Brasil, que foram: Plano Collor I em março de 1990 para o ataque frontal à inflação; e II em janeiro de 1991, reestruturando a produtividade, e a adoção do Plano Real (LACERDA et al., 2006).

O Plano Real trouxe benefícios para diversos setores, tanto para os pobres, trabalhadores até para as empresas em geral para o país como um todo, resgatando assim a imagem externa e a dignidade nacional (BRUM, 1996).

Sob o aspecto de proteção tarifária, ficaram visíveis os efeitos da reforma tarifária em 1988, onde a redução da tarifa média de importação de 51% passou no ano de 1987 para 41%, junto com a elevação da tarifa modal de 30% para 40%.

Conforme explicam, Azevedo e Portugal (1998):

Embora a reforma tenha reduzido as tarifas média e modal, ela não foi suficiente para eliminar a redundância tarifária. De acordo com Kume (1989), mesmo com a queda na tarifa legal observada na indústria de transformação, esta ainda era superior a tarifa implícita, mantendo assim, “uma parcela redundante substancial”. De fato, a reforma tarifária visou principalmente a simplificação da estrutura das tarifas, concentrando a sua ocorrência em um intervalo de variação menor (AZEVEDO, PORTUGAL, 1998, p 54).

Houve um crescimento do comércio internacional Brasileiro entre 1992 e 1997 as exportações aumentaram apenas 34,18% enquanto as importações cresceram 63,34%. Esse crescimento das importações ocorreu, pois com o câmbio sobrevalorizado os produtos nacionais não eram competitivos com internacionais, estimulando as importações. (Lacerda et al. 2006).

Para dar continuidade ao crescimento Brasileiro, foi necessária uma reforma administrativa que aconteceu no ano de 1992, com criação do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo (MICT), e da Secretaria de Comércio Exterior

(SECEX). Já em 1999 o MICT gerou-se em Ministério do Desenvolvimento da Industrial e do Comércio Exterior (MDIC), com a função de gestar o comércio exterior, com o objetivo de ampliar as exportações brasileiras.

Maluf (2000, p. 20) relata que o comércio internacional resultou em “relações mais transparentes, trocas comerciais mais baseadas na competição do que na proteção.” Maluf também afirma que “o Brasil finalizou a década de 90 em plena era da globalização, com altíssima concentração de sua pauta exportadora”.

“O Brasil participa ativamente como protagonista regional e ator global estabelecendo várias alianças políticas, visando ao fortalecimento do seu posicionamento político e da sua economia” (BRASIL, 2010, p. 226). Conforme BRASIL (2010) Diversos fatores ajudaram a prejudicar a economia Brasileira no ano de 2001, como por exemplo, as crises energética, da Argentina, o dólar elevado, o ataque terrorista de 11 de setembro nos Estados Unidos e o embargo à carne brasileira. Todos estes fatores causaram a crise energética brasileira em 2001.

Já em 2002 as exportações voltaram ao normal com recordes de superávit comercial

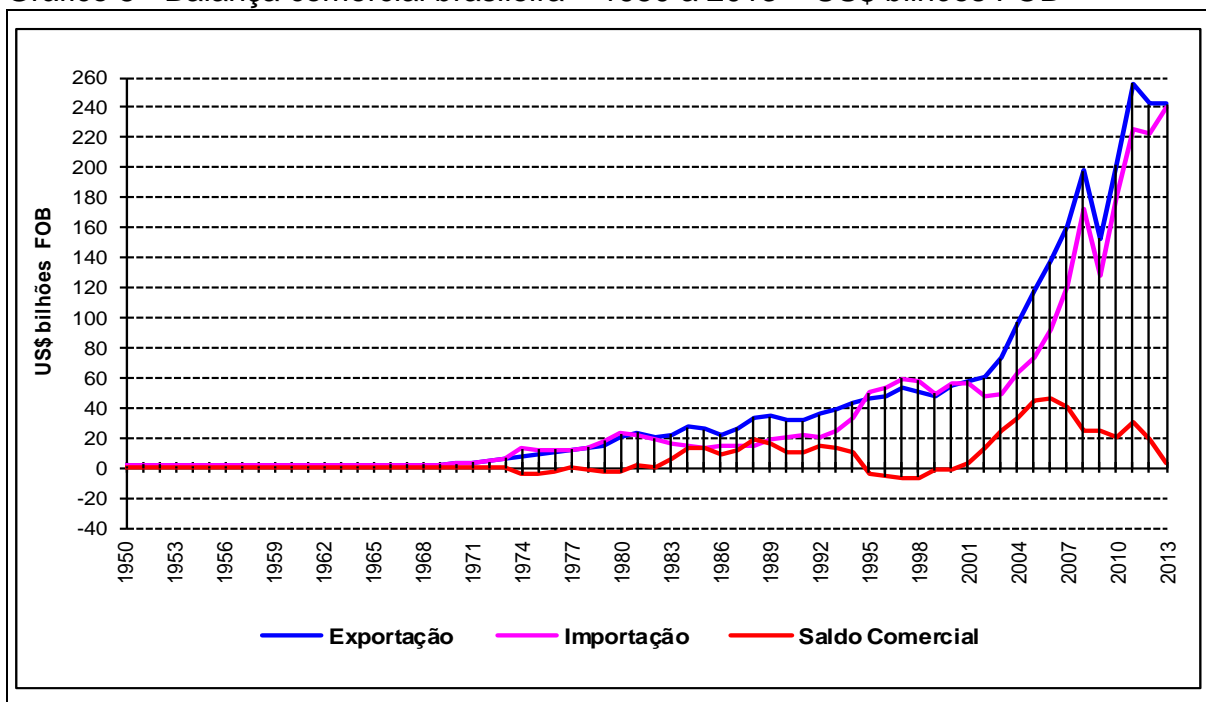
A partir de 2000, o comércio exterior brasileiro aumenta num ritmo mais vigoroso. O crescimento econômico mundial, o aumento dos preços internacionais de produtos básicos, a diversificação dos mercados importadores e a maior produtividade da indústria nacional são fatores que favorecem o dinamismo das exportações brasileiras, que passa a atingir sucessivos recordes (BRASIL, 2010, p. 227).

Já no ano de 2006 o Brasil registrou aumento real de 3,7% do PIB, pela forte demanda interna e a expansão das exportações principalmente de commodities (BRASIL, 2010).

A pauta de exportação do Brasil é bastante diversificada, contribuindo em 2012 para o seu posicionamento em 22º lugar no ranking dos principais exportadores e importadores mundiais, ajudando ainda mais na sua integração no comércio internacional (FIESC, 2013).

Conforme Silva (2001, p. 57), é pelo Balanço de Pagamentos que o país possui o "registro contábil de todas as transações de bens e serviços, as transferências de propriedades, as variações de ouro monetário, as transferências unilaterais de divisas e as variações de Direitos Especiais de Saque". Como pode-se verificar no Gráfico 5 a seguir apresentam a balança comercial do Brasil e sua evolução entre os anos de 1950 a 2013.

Gráfico 5 - Balança comercial brasileira – 1950 a 2013 – US\$ bilhões FOB



Fonte: MDIC (2015).

Conforme mostra o gráfico da figura 8 o Brasil acompanha o crescimento do comércio internacional, porém conforme mostra a tabela no ano de 2008 com a crise financeira internacional houve um declínio nas exportações e principalmente as importações do Brasil de 2009.

No entanto, conforme demonstrado acima, o Brasil registrou em 2012 uma elevação na corrente de comércio. A análise da balança comercial conclui que apesar da queda no saldo comercial no ano de 2012, a corrente de comércio vem evoluindo gradativamente ao longo dos anos.

Foi de suma importância para o crescimento do Brasil a sua integração em relações bilaterais e multilaterais, tendo como objetivo permitir superar as limitações do realismo (VAZ, Alcides Costa, 2002).

De acordo com (FIORI, Luis José) existe um novo ciclo de crescimento sul-americano que é o peso decisivo das exportações, importações e investimentos dos asiáticos no continente, tendo como principal a China, que é a grande responsável das exportações sul-americanas de minérios, grãos e energia.

Fiori (2004), explica que:

ao mesmo tempo, suas exportações para a América Latina aumentaram 52%, em 2006, enquanto as dos Estados Unidos só aumentaram 20%. Só para o Brasil, as vendas chinesas cresceram 53%, enquanto as exportações brasileiras para a China cresceram um 32% no mesmo ano (FIORI, 2004, p 10).

(FIORI, 2004, pg 15) também relata que no ano de 2006, as importações do Brasil foram maiores da Ásia do que de seus parceiros tradicionais, os Estados Unidos e a Europa, e a China já superou o Brasil como maior fornecedor de produtos manufaturados, para os países da América Latina (FIORI, 2004).

Só para que se tenha uma idéia da velocidade dessas mudanças, basta dizer que em 1990, o Brasil fornecia 10% das importações de manufaturados do Chile, enquanto a China fornecia 1%, e 15 anos depois, o Brasil fornece 13% e a China já chegou a 12%. “Mas, além do comércio, a China está ocupando um papel cada vez mais importante, dentro da região, como investidor, competindo com as fontes tradicionais de capital de investimento na América do Sul.” (FIORI, Luis José, 2004, pg 15).

Com tudo a inserção internacional dos Países em desenvolvimento no comercio internacional virou estratégia, principalmente para a América latina, retomando alguns esquemas já existentes, ou criando novos, como a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul) o objetivo era estimular à atração de investimentos necessários a modernização da economia, assim ajudar a elevar os níveis de competitividade externa (VAZ, 2002).

2.3.2 Os parceiros comerciais no mundo

A evolução das relações comerciais brasileiras a partir do século XX apresenta modificações com relação aos seus principais parceiros comerciais como também do volume importado e exportado de cada uma das regiões e blocos comerciais do globo.

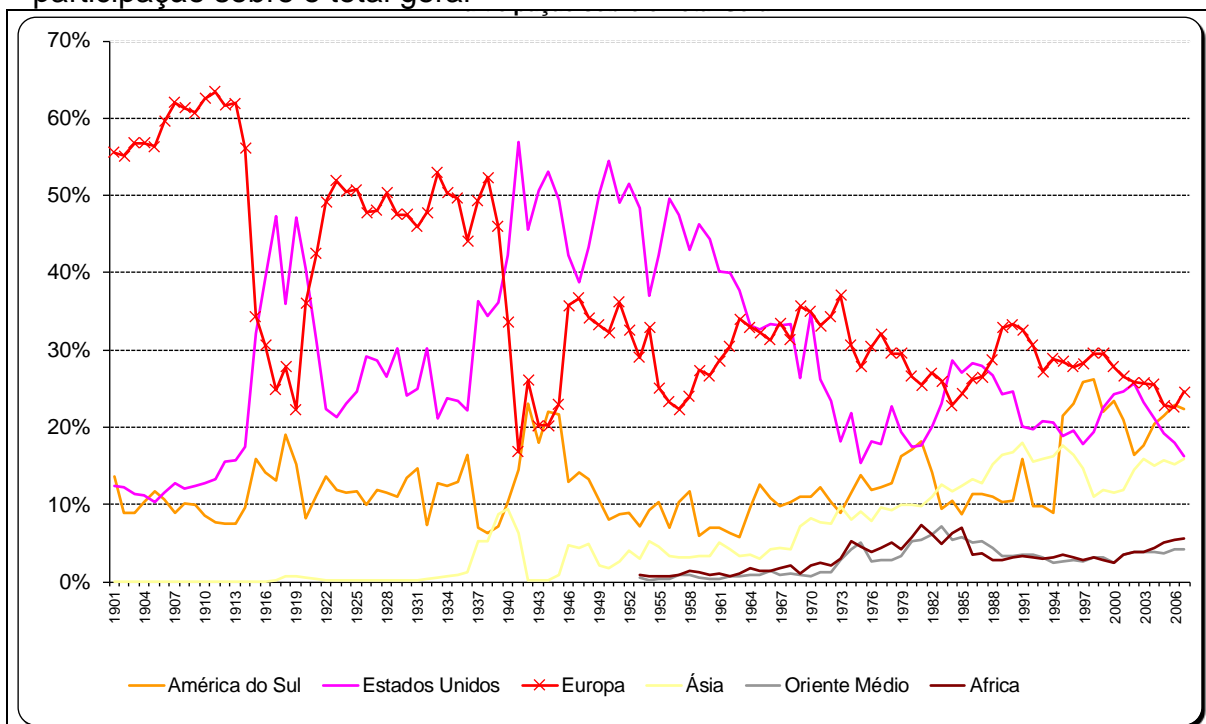
O desenvolvimento de forças produtivas de bens e serviços pelo mercado mundial se torna mais variado com um grau de qualidade elevado, são tecnologicamente mais sofisticados e seus preços tendem a baixar. Gerando assim liberdade de comercialização e um progresso global. (MARTINS, 1996).

Para Martins (1996) A história do pós-guerra se divide em duas partes. A primeira com inicio em 1945 ao início dos anos 70, que ficou conhecida pela expansão de grandes empresas, após formularem suas bases nacionais implantaram filiais no exterior, obedecendo outros modelos organizacionais, e estratégias competitivas, de acordo com Martins (1996) “esta fase ficou conhecida como a fase dos anos dourados ou os 30 gloriosos.” A segunda é a fase atual, com inicio nos anos 70 e conhecida como a era da globalização. Pode-se verificar que a

primeira teve o ingresso no mercado, novas oportunidades de ligamentos mundiais, já a segunda é uma época de regressão em que o capitalismo voltou a se desprender das amarras sociais, para ficar solto, entregue a si mesmo, operando por conta própria (HOBSBAWM, 1994).

Martins (1996) relata que Em 1990, os 100 maiores grupos econômicos foram responsáveis por um terço do montante mundial de investimentos diretos no exterior, gerando ativos que então já se elevavam a US\$ 3,2 trilhões, 40% dos quais localizados fora do país de origem.

Gráfico 6 - Exportação brasileira por bloco econômico – 1901 a 2007 (Janeiro/Junho) – participação sobre o total geral



Fonte: MDIC (2015).

Analisando a tabela no início do século XX o principal parceiro comercial do Brasil era a Europa com 60% do total, assim as rotas comerciais partiam de toda costa Brasileira, no oceânico Atlântico, apenas fazendo o cruzamento do oceano Atlântico para a Europa. Nesta época a infra-estrutura, estaria ligada apenas aos meios de transporte internos e a infra-estrutura dos portos. No decorrer dos anos de 1913 a 1920 pode-se verificar uma queda significativa da Europa, pois foi neste período que ocorreu a Primeira Guerra Mundial, com isso nota-se um crescimento elevado do comércio Brasileiro com os Estados Unidos que sai de 20% no ano de

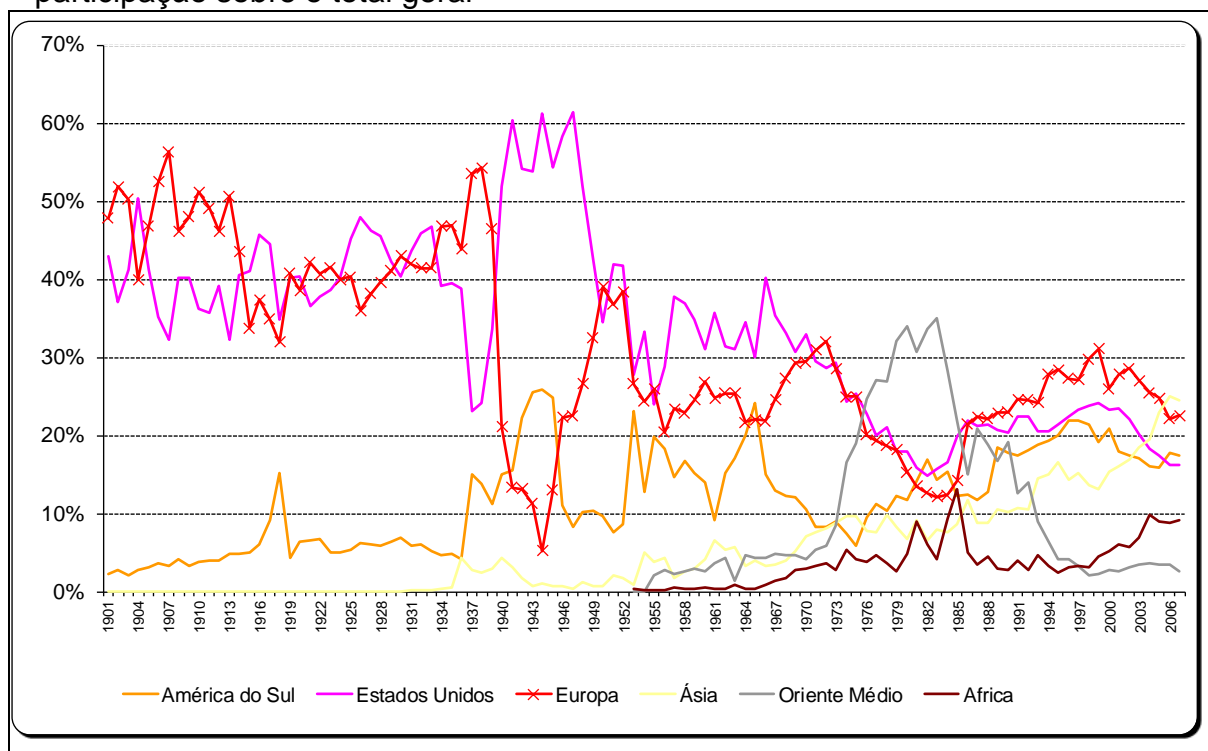
1913 e vai para quase 50% em 1919. Este crescimento deu-se, pois os Estados Unidos ficaram responsáveis pelo fornecimento de matérias-primas, produtos industrializados, armamentos e alimentos para a Europa, chegando a controlar metade do estoque mundial de ouro.

Com a euforia de produção dos Estados Unidos neste período, o mercado não acompanhou o ritmo da produção industrial, e acabou gerando uma acumulação de estoques, como mostra no gráfico no decorrer do ano de 1922 ocorre à crise de reconversão do pós-guerra. Pode-se verificar que as exportações Brasileiras a partir dos anos de 1960 se igualaram para os Estados Unidos e a Europa. Verifica-se um crescimento do Brasil com Oriente Médio em relação às exportações, este crescimento que em menos de 10 anos teve um aumento de 8%, se deu pelos negócios firmados pelas empresas Brasileiras de construção civil, no qual construí-o à ferrovia que ligava as cidades iraquianas de Bagdá e Akashat. As obras da ferrovia, a cargo da Mendes Jr., foram orçadas em 1,2 bilhão de dólares. Conforme Fares (2007) “Além das exportações de serviços, o Brasil exportou principalmente bens manufaturados ao Iraque, como veículos, principalmente nos primeiros anos da década de 1980”.

A partir dos anos de 1967 houve um crescimento importante do comércio internacional do Brasil com a Ásia, mostrando um crescimento de 20%, este crescimento vem se dando, pois no ano de 1974, Brasil e China, restabeleceram as relações diplomáticas, mantendo assim o as trocas bilaterais. Analisando historicamente as relações comerciais com a Ásia, observasse que o acréscimo de relação política e econômica teve início a partir da metade dos anos 70, ampliando o relacionamento e diversificando a inclusão de novas parceiras. (OLIVEIRA, 2002).

Conforme as estatísticas da alfândega da China, o valor total do comércio logo após o estabelecimento das relações bilaterais no ano de 1974 o valor de comércio foi US\$ 17,42 milhões, chegando a US\$ 216,00 milhões em 1979, chegando a 12 vezes mais que em 1974. Esses números com o decorrer dos anos só vem aumentando, passando a China no ano de 2003, sendo o 3º País maior comprador de produtos Brasileiros. Desta forma mostra um grande interesse na pauta de exportações Brasileiras a ampliação da venda de produtos manufaturados com a Ásia, necessitando de uma atenção importante do Brasil com infra-estrutura logística, para escoamento de mercadorias para a Ásia.

Gráfico 7 - Importação brasileira por bloco econômico – 1901 a 2007 (Janeiro/Junho) – participação sobre o total geral



Fonte: MDIC (2015).

Analisando o Gráfico 7, pode-se verificar que tanto nas exportações quanto nas importações no início das relações comerciais, a Europa e os Estados Unidos, sempre se mantiveram muito forte em relação aos outros blocos, como mostra no gráfico os dois eram os principais fornecedores do Brasil com até 60% das importações, em decorrência a primeira guerra mundial, assim como nas exportações esses países perdem a força a partir de 1950, e abre caminhos para novos parceiros. Pode-se analisar um crescimento significativo do oriente médio a partir dos anos 80, saindo de 5% em 1960 e chegando a mais de 30% em 1980.

Até 1973, o Oriente Médio não significava uma área atrativa de política externa com o Brasil, foram este fator mudou-se com a crise ocasionada pelo aumento da torre de petróleo, que fez o Oriente Médio tornasse-se um importante exportador de petróleo. Como resultado deste crescimento das relações com o Oriente Médio o Brasil se tornou Em 1974, o maior importador de petróleo entre os países em desenvolvimento e o sétimo em escala mundial, conforme FARES, Seme Taleb. (2007) “o Iraque, com o seu petróleo, se tornaria essencial para a economia brasileira.” O Brasil se manteve muito dependente do petróleo importado do Iraque chegando a cerca de 40% do total de petróleo importado pelo Brasil eram daquele

país. Com a nova crise de 1979, com o preço do Barril elevado, a questão de fornecimento de petróleo se transformou em um dos momentos mais cruciais para o mundo, principalmente para o Brasil, que já tinha naquele ano mais de 90% de importação do produto. Contudo, foi a partir dos meados dos anos 80 que o Brasil reduziu sua dependência das importações de petróleo do Oriente médio, e também com o Iraque. Verificou-se, uma queda de importações com o Oriente médio, isso se deu pelo fato de que o Brasil nos anos de 1984/1985 produzia cerca de 60% do petróleo que consumia, enquanto que em 1978 esse número era 10% do total, o resultado foi à baixa do preço do Barril, mostrando assim que não era necessário as importações (FARES, 2007). É notável assim o decréscimo das relações Brasileiras com o Oriente Médio.

Já em relação a Ásia, conforme o gráfico de exportação, as importações também mantiveram um crescimento significativo, Villena (2004) cita uma mensagem do Ex presidente chinês Jiang Zemin que diz “ A china e o Brasil, apesar de serem geograficamente tão distantes, são unidos estreitamente pelo objetivo idêntico de vitalizar a economia nacional, elevar o nível de vida do povo e salvaguarda a paz e a estabilidade do mundo.” Este crescimento comercial, tem como base o restabelecimento das relações diplomáticas que aconteceram no ano de 1974, como pode-se analisar na tabela, foi o ano que o comércio de Brasil x Ásia começou a evoluir.

Cita (VILLENA, 2004, p 5) que “O inicio dessa fase de crescimento acelerado se deve a abertura econômica do Brasil, mas também ao avanço das reformas econômicas que abriu espaço para uma melhor e maior inserção e adaptação deste País a economia internacional.”

As importações Brasileiras de produtos chineses veem mostrando um crescimento significativo de 2002 para 2003 o crescimento foi de 38% mostrando assim que a china tem sido o 5º maior fornecedor de mercadoria para o Brasil. Analisando o gráfico acima, verifica-se que tanto as exportações quando as importações para a Ásia e vice versa, vem crescendo rapidamente, com isso o Brasil para ter maiores ganhos com este comércio bilateral, precisa ter uma melhor melhoria nas suas vendas externas, e principalmente necessita de novos planejamentos logísticos, para que esta parceira se mantenha a crescer.

A partir da metade dos anos 80 surge a necessidade dos países ampliarem seus fluxos para garantir um crescimento do comércio internacional.

Visando o crescimento entre outras economias, os países começaram a manter acordos comerciais em todo o mundo (CARVALHO, PARENTE, 1999).

Os blocos econômicos tem a finalidade de intensificar o comércio entre as nações signatárias, surge de um acordo intergovernamental, assim possibilitando a queda de barreiras tarifárias existentes entre elas. O principal objetivo entre as nações, oferecidas pela união econômica entre os países é a redução ou eliminação das tarifas de importação, Permitindo a compra de produtos mais baratos. A redução de tarifa ajuda também que as pessoas comecem a circular, muitas vezes, livremente entre os componentes do bloco. Assim o resultado é a redução de importação de matéria prima, refletindo no custo de produção e reduzindo o preço.

Muitas decisões hoje são tomadas em conjunto por Países que pertencem a uma integração econômica, assim integrando também suas economias buscando um entendimento de suas relações em busca de uma força maior para o comercio internacional (Integração Regional, 2006, p. 2). O objetivo de uma integração é os ganhos que ele pode trazer e o bem estar dos povos integrados.

Na Opinião de Menezes e filho (2006) A integração para os povos participantes, deve agir da forma que, se sintam mais competitivos e vantajosos dentro do que fora dela. Mas os resultados não acontecem de uma hora para outra, a fatores que necessitam estar ligada a integração, para que possam existir resultados positivos.

Os Países que participam de integração, logo a pós conseguem expandir seu mercado, assim simultaneamente, o aumento de produção, melhor valor de produto e qualidade. Um País integrado a um grupo de comércio, também terá a união de varias economias surgindo assim à maior força de barganha entre as negociações internacionais, os resultados geram, tecnologia avançada, e vantagens comparativas (MENEZES FILHO, 2006).

Deixa-se claro, que toda integração econômica não se mantém concluída, algumas ainda estão em processo de integração e outras podem também ser modificar.

Um bom exemplo de integração que esta dando certo é o Brasil e Argentina. O comércio entre os dois aumentou, e não afetou negativamente nenhum parceiro, assim gerando uma parceria sem discriminação comercial. Além disso, o parceiro com economia menor, não esta obrigado a comprar produtos industrializados internamente, se por acaso encontrar vantagem de compra no

mercado internacional, a economia não é pressa, assim dando aos países liberdade de escolha, mas isso só acontece hoje, pois no passado com o caso da ALALC (Associação Latino Americana de livre comercio), reclamações nestes sentidos foram muitas, resultando até o seu rompimento. (MENEZES, FILHO, 2006).

Fatores importantes para que haja um estudo de integração é a proximidade geográfica de todos os Países, os meios de transportes, laços históricos, relações comerciais e economia da região. Muitas tentativas ainda acontecem para que as integrações sejam de benefício geral, mas até que isso acontecesse, alguns tropeços, outros acertos, para que acordos dessem certos, para exemplo de Blocos que até hoje buscam aprimoramento de seus integrantes como por exemplo os blocos da União Européia, o MCCA (Mercado Comum Centro Americano), o Nafta (North American Free Trade Agreement ou Tratado Norte-Americano de Livre Comércio), Comunidade Andina, Mercosul (Mercado Comum do Sul), Alca (Área de Livre Comercio das Américas).

Para entender melhor, qual a relação desses Países, verificam-se a Tabela 3 abaixo, os blocos econômicos, os Países participantes, e o PIB:

Tabela 3 - Principais blocos econômicos nas Américas

Blocos Econômicos	Integração	Países Membros (2013)	PIB (US\$)
MERCOSUL (Mercado comum do Sul)	1991 (Com o Tratado de Assunção)	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela e Bolívia	US\$ 3.190,0 Bilhões
NAFTA (Área de Livre Comércio das Américas)	1994	Estados Unidos, Canadá e México	US\$ 11.405,2 Trilhões
CAN (Comunidade Andina)	1969	Bolívia, Colômbia, Ecuador, Perú	
MCCA (Mercado Comum Centro Americano)	1961 (Tratado de Integração Centro-Americana)	Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras e Nicarágua	US\$ 59,2 bilhões
CARICOM (Caribe Mercado Comum)	1973	Barbados, Jamaica, Guiana, Trinidad e Tobago	US\$ 28,1 bilhões
ASEAN (Associação das Nações do Sudeste Asiático)	1967	Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura e Tailândia, Brunei, Vietnã, Mianmar, Laos e Camboja	US\$ 888,3 bilhões
APEC (Região Ásia-Pacífico)	1989	Austrália, Brunei, Canadá, Indonésia, Japão, Coréia, Malásia, Nova Zelândia, Filipinas, Cingapura, Tailândia, Estados Unidos, China, Hong Kong, China, Taipé Chinês, México e Papua Nova Guiné, Chile, Peru, Rússia e Vietnã.	US\$ 18.589,2 trilhões

Fonte: Elaborado pela pesquisadora, com base de dados em sites oficiais de blocos citados.

Com a expansão do mercado global, a necessidade de aumento da escala global de produção se torna um ponto importante, assim gerando aumento de ganhos, e melhor qualidade. A união de economias internacionais traz força e barganha para as negociações, tendo como resultado as especializações, permitindo a competição com outras economias fora da integração. No âmbito político as integrações comerciais podem diminuir em relação as relações proveitosas (MENEZES; PENNA, 2006).

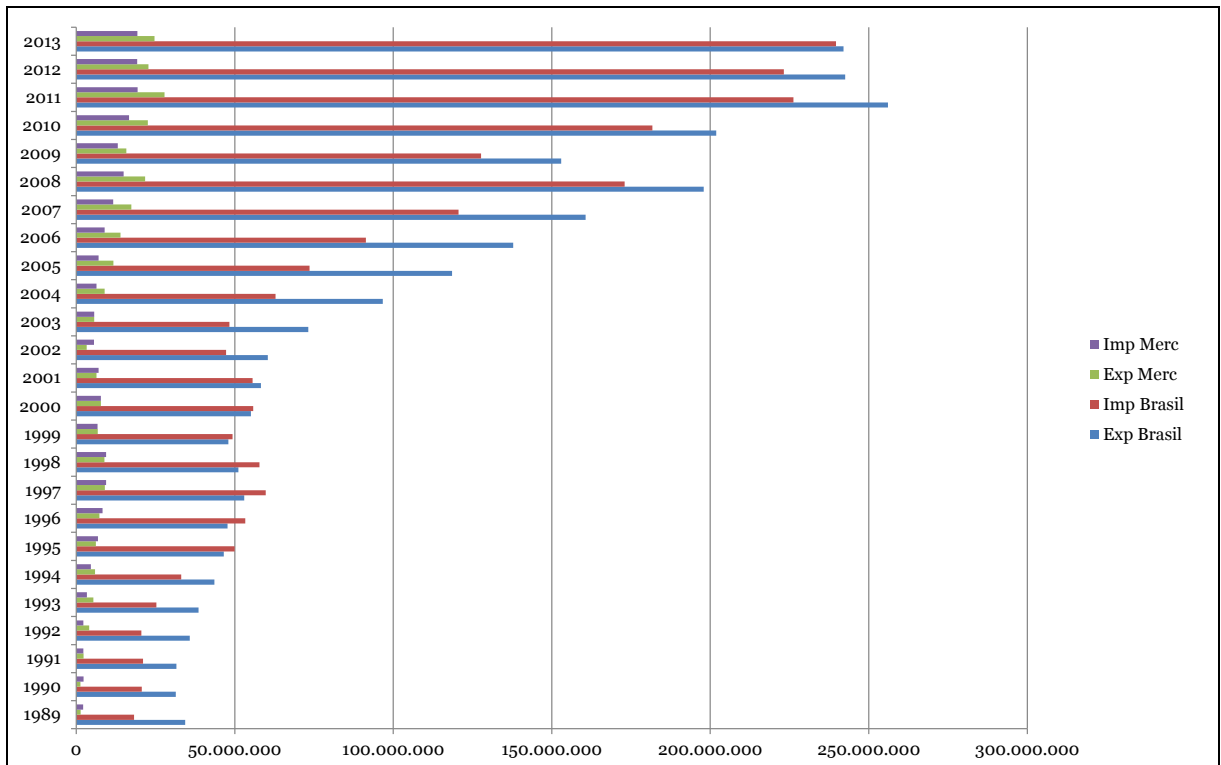
As integrações necessitam ser analisadas, pois, integrar Países como grupo da Europa é diferente das integrações de Países como a África e a América-latina. Porém outro benefício das integrações são as aceitações que se manifestam em todos os Países, pois para um País em desenvolvimento é de maior vantagem comprar ou exportar para Países que possuem integração, mostrando ter um mercado mais amplo, do que o interesse individualmente (MENEZES; PENNA FILHO, 2006).

Mostra-se como exemplo os grupos apresentados na tabela 1, pois com maior volume ou menor, todos buscam uma unidade econômica, em benefícios dos Países de suas regiões. Na América Latina, a primeira tentativa de integração foi no ano de 1960 com o Mercado Comum Centro-Americano, depois Associação Latino Americana de Livre Comércio, todas com objetivos, mesmo que não deram certo, não deixaram de ser úteis como aprendizado sem comércio regional ativo (MENEZES; PENNA, 2006).

Para a América Latina no ano de 1991 teve um projeto que traria muitas mudanças ao Brasil, o Tratado de Assunção que deu origem ao Mercado Comum do Sul, ou MERCOSUL. Os Países integrantes, Paraguai, Uruguai, Argentina e Brasil mantiveram um acordo de que até o ano de 1994 as maiorias dos bens produzidos iriam poder circular livremente dentro das regiões integradas, sem nenhum tipo de taxas ou impedimentos (MENEZES; PENNA, 2006).

Nesta relação hoje o Brasil possui em torno de 75% do PIB do MERCOSUL, a Argentina 23%, já o Uruguai fica com 1,5% e o Paraguai 0,7%. Pode-se analisar na figura 11 a importância do bloco no comércio Brasileiro

Gráfico 8 - Balança comercial brasileira, com destaque para o comércio com o MERCOSUL - 1989 a 2013 – US\$ bilhões FOB



Fonte: Gonçalves (2014 gráfico elaborado com base nos dados de MDIC, 2014).

Analisando a figura 8, nota-se que o Brasil desde os anos de 1989 vem crescendo significativamente o seu comércio internacional, chegando a quase US\$ 250.000.000 Bilhões de exportação e importação no ano de 2013.

2.4 LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO

Com o desenvolvimento do capitalismo mundial, sobretudo a partir da revolução industrial, a logística tornou-se cada vez mais importante para as empresas num mercado competitivo.

Como cita Dupas (2007), com a aceleração da globalização, assim trazendo de grandes países, não só capitais, mas também periferias nascem as necessidades das grandes empresas transnacionais, a partir dos anos 1980 de aumentarem seus mercados e produção, para que assim conseguissem ampliar sua produção de modo que pudessem ter menor escalas e maiores lucros.

Rodrigues (2002) concorda que com o acontecimento da II Guerra Mundial o significado de logística ficou ainda maior, por ter sido usado de operações militares, utilizando suprimentos jamais atingidos anteriormente, assim possibilitando

a construção de embarcações cada vez maiores, barateando os custos dos transportes sobre a água.

Rodrigues (2002) afirma que os principais objetivos da logística são:

- Redução dos custos globais;
- Continuidade do fornecimento;
- Altos giros de estoques;
- Rapidez nas entregas;
- Registros, controles de dados;

Cita Ballou (2006, p. 25) que o crescimento e estudo da logística tem como resultado na movimentação geográfica, desde que o a sua produção possa exceder, e ser enviada a consumidores externos, e os materiais escassos sejam importados. Assim deixando de se limitar apenas para produção de seu consumo, como antigamente.

Moura (2006), afirma que logística é vital e importante tanto para os clientes quanto para as organizações, pois tem a capacidade de dispor de caminhos geográficos, para que possa ligar de todos os lados. Sendo assim a possibilidade de ligar fornecedores, clientes prestadores de serviços e outras unidades. Já na visão de Novaes (2006), após a Segunda Guerra Mundial, com os acontecimentos, que foram à redução das barreiras alfandegadas e não alfandegadas, o desenvolvimento das tecnologias da informação e o surgimento dos blocos econômicos, as organizações tiveram que se adaptar, e consequentemente se reestruturar.

Segundo Novaes (2007), a logística empresarial, passou a agregar valor, não só no transporte da mercadoria, mas também valor de lugar, tempo, qualidade e de informação. Com o aumento dos transportes, rodoviários, as estradas começaram a se tornar caminhos mais demorados para o transporte de alguns produtos.

Pode-se observar esse fenômeno curioso devido, fundamentalmente, ao efeito proveniente das múltiplas contagens de fronteiras quando da apuração de fluxo de comércio, decorrente da “disporá” de partes e produtos finais (Dupas, 2007, p. 8).

Novaes (2007) fala sobre a distância entre a indústria e os mercados consumidores, e mostra na Tabela 2 elementos começaram a fazer parte da cadeia produtiva no sistema logístico.

Quadro 1 - Elementos relevantes na cadeia produtiva

ELEMENTO	CONSIDERAÇÕES
Valor de lugar	Depende do transporte do produto da fábrica ao depósito, à loja ou ao consumidor final.
Valor de tempo	Preocupação com a redução de estoques e custos, em função do cumprimento dos prazos buscando a satisfação do cliente.
Valor de qualidade	A qualidade deve ser considerada tanto no momento de saída fábrica quanto no decorrer do processo, por ser um ponto decisivo para a imagem da empresa.
Valor de informação	Máximo de informações incorporadas de forma gratuita ao cliente, rapidez e agilidade de rastreamento, bem como prevenção de possíveis atrasos de entrega.

Fonte: Novaes (2007).

Dupas (2007) diz que alguns países se apropriaram de partes maiores do comércio, mesmo com a baixa agregação de valor local.

O processo de logística em uma empresa abrange alguns processos como, transporte, estoque, pedidos, armazenamento. Com o objetivo voltado para a satisfação do cliente (BOWERSOX; CLOSS; COOPER, 2008).

Para entender melhor este desenvolvimento, Novaes (2001) define em quatro fases, segundo o Quadro 2.

Quadro 2 - Fases da evolução logística

ATUAÇÃO SEGMENTADA	INTEGRAÇÃO RÍGIDA	INTEGRAÇÃO FLEXÍVEL	SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
Os produtos ficavam em estoque e periodicamente eram revistos conforme necessidade, buscando-se uma economia no transporte conforme maior capacidade.	Busca pela racionalização da cadeia de suprimentos de forma rígida, pois não permitia a correção do planejamento ao longo do tempo.	Manter uma maior relação entre empresa, fornecedor e elementos intermediários, mantendo uma preocupação também com a satisfação do cliente.	As empresas passaram a buscar novas soluções, usando a logística para ganhar competitividade, reduzindo os custos e desperdícios, além de todo o processo anterior.

Fonte: Novaes (2007).

Para Cavanha Filho (2001), um movimento importante na logística foi a geração da logística integrada, que hoje mais conhecida como SUPPLY CHAIN, que está alinhada os fornecedores e subfornecedores, com finalidade de maximizar os resultados da cadeia de suprimentos.

Segundo Cavanha Filho (2001) com a falta de algum suprimento determina um custo logístico negativo para a empresa. Pois com a falta de insumos para a produção, isso significará um atraso de produção, gerando assim um atraso também na entrega e a possível não venda do mesmo. Assim reduziram a receita da empresa, gerando maiores estoques.

Cavanha Filho (2001) diz também que a logística com a mudança na economia global, vem se revolucionando, sendo assim a filtragem não permite ensaios, ou então exceções em relação à capacidade e organização.

Para Larranãga (2003), entre os anos 1974-2002, foi a fase de uma gradual liberalização do comércio, com a quebra das cadeias de valor, intensa movimentação de capitais. Completa ainda Larranãga (2003), que com a abertura das fronteiras internacionais, e com a expansão dos canais de distribuição, a logística se expande entre as quatro paredes globais.

De acordo com Coelho (2010):

Ao longo da história do homem as guerras têm sido ganhas e perdidas através do poder e da capacidade da logística, ou a falta deles. Enquanto os generais dos tempos remotos compreenderam o papel crítico da logística, estranhamente, apenas num passado recente é que as organizações empresariais reconheceram o impacto vital que o gerenciamento logístico pode ter na obtenção da vantagem competitiva. Em parte, deve-se esta falta de reconhecimento ao baixo nível de compreensão dos benefícios da integração logística (COELHO, 2010, p 29).

Segundo Gomes e Ribeiro (2004), a logística tem como finalidades:

- Garantir os insumos corretos, na quantidade correta, com qualidade, no lugar correto, no tempo adequado, com método, preço justo e com boa impressão.
- Ajudar a aumentar o grau de satisfação do cliente.

Dias (2012), visando a redução de custos, novas alternativas foram dotadas para o fluxo logístico. A multimodalidade se tornou importante, a combinação do uso de caminhões, navios, trens e aviões, começaram a ser usados com mais frequência.

Rodrigues (2002) explica os modos ou modais mais usados:

- Rodoviário – Ocorre no transporte em rodovias, com ajuda de caminhões, carretas e etc..
- Ferroviário – Ocorre quando o transporte é feito pelas ferrovias, com a ajuda de trens em vagões fechados, plataformas etc..
- Aéreo – Ocorre quando o transporte é feito de avião.
- Dutoviário – É enviado em granéis sólidos, líquidos ou gasosos, através de dutos.
- Fluvial ou lacustre – Transporte hidroviário, ocorre em embarcações por meios de rios, lagos e lagoas.
- Marítimo – Transporte em embarcações, por mares e oceanos.
- Aquaviário – Enfocam uma definição só como os modais marítimos e hidroviários.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa possibilita a descoberta de novas informações sobre um processo sistemático científico. Conforme Barros e Lehfeld, “a pesquisa se constitui num ato dinâmico de questionamento, indagação e aprofundamento consciente na tentativa de desvelamento de determinados objetos”. Em suma, “é a busca de uma resposta significativa a uma dúvida ou problema” (BARROS; LEHFELD, 1986, p. 87).

Segundo Gil (2007, p. 17) a pesquisa é definida como o:

(...) procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos. A pesquisa desenvolve-se por um processo constituído de várias fases, desde a formulação do problema até a apresentação e discussão dos resultados.

A metodologia usada na pesquisa busca responder de que maneira, onde, com que e onde será realizada (LAKATOS; MARCONI, 1995).

Neste contexto, a metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente trabalho, é o procedimento aplicado para a coleta dos dados, mensuração e análise de dados, de acordo com o método científico. Sendo assim, o presente capítulo apresenta o delineamento da pesquisa, definição da área ou população-alvo, plano de coleta de dados, o plano de análise de dados e por fim a síntese dos procedimentos metodológicos.

3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA

Para Gil (2002, p. 43), “o delineamento refere-se ao planejamento da pesquisa em sua dimensão mais ampla, que envolve tanto a diagramação quanto a previsão de análise e interpretação de coleta de dados”. Gil (2002, p. 43) afirma que o delineamento permite apresentar a finalidade da pesquisa e como “analisar os fatos do ponto de vista empírico, para confrontar a visão teórica com os dados da realidade”. O presente trabalho é classificado de natureza descritiva e explicativa.

a) Pesquisa Descritiva: Segundo Barros e Lehfeld (1986, p. 91), este tipo de pesquisa “procura descobrir a frequência com que um fenômeno ocorre, sua natureza, características, causas, relações e conexões com outros fenômenos”. Para Gil (2002, p. 42), “também são pesquisas descritivas aquelas que visam descobrir a existência de associação entre variáveis [...]”, em outras palavras, a existência de

relações entre os objetos em pesquisa. A escolha desse tipo é pelo fato de levantar dados, identificá-los e descrevê-los.

b) Pesquisa Explicativa: a pesquisa explicativa tem como objetivo identificar o que determina o acontecimento dos fenômenos. Segundo Gil (2002, p. 42), “pesquisa explicativa poder ser a continuação de outra descritiva, posto que a identificação dos fatores que determinam um fenômeno exige que este esteja suficientemente descrito e detalhado” Neste caso, (GIL, 2002, p. 43). O que justifica a escolha deste tipo de pesquisa é pelo fato de que a pesquisa explicativa busca utilizar os dados coletados para explicar e responder ao problema apresentado. Importante identificar canais de investigação, usando a bibliográfica e documental.

a) Pesquisa Bibliográfica: Conforme Gil (2002, p. 44), “a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”.

b) Pesquisa Documental: A pesquisa documental é semelhante à pesquisa bibliográfica, pois também advém de informações já publicadas. Para Barros e Lehfeld (1986, p. 91), a pesquisa documental “é a que se efetua tentando resolver um problema ou adquirir conhecimentos a partir do emprego predominante de informações advindas de material gráfico e sonoro”. Gil (2002) explica que a diferença das duas é a natureza das fontes, tem como base diversos autores, já a pesquisa documental não possuem um tratamento analítico, utilizados com a necessidade da pesquisa.

Com a finalidade de analisar a relação comercial entre Brasil e Canal do Panamá, detectou-se a necessidade de utilizar os meios de investigação bibliográfica e documental. A acadêmica pesquisadora efetuou um levantamento bibliográfico e documental, Com fontes bibliográficas e documentais, o presente trabalho foi elaborado a partir da coleta e análise de dados e informações secundárias, que permitiu a interpretação de forma mais ampla os dados coletados.

Segundo Barros e Lehfeld, “a pesquisa se constitui num ato dinâmico de questionamento, indagação e aprofundamento consciente na tentativa de desvelamento de determinados objetos”.

Neste contexto, a metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente trabalho, é o procedimento aplicado para a coleta dos dados, mensuração e análise de dados, de acordo com o método científico. Sendo assim, o presente capítulo apresenta o delineamento da pesquisa, definição da área ou população-

alvo, plano de coleta de dados, o plano de análise de dados e por fim, a síntese dos procedimentos metodológicos. Este estudo busca analisar o conhecimento científico sobre o tema em escolha, sendo assim é necessário definir a metodologia do estudo, procedimentos para abordagem do assunto.

Com os métodos escolhidos, pretende-se atingir objetivos desta pesquisa, fazendo uma ligação dos dados e a visualização dos resultados encontrados na conclusão deste trabalho, conforme já definidos os procedimentos metodológicos.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO

A área abordada foi pesquisada através de uma coleta de dados segundo a natureza da pesquisa. Segundo Gil (2002, p. 61), “o levantamento bibliográfico preliminar depende de muitos fatores, tais como a complexidade do assunto e do nível de conhecimento que o estudante já dispõe a respeito”. A área alvo deste estudo são as fontes bibliográficas e documentais que abordam o universo desta pesquisa, livros de autores relacionados ao assunto pesquisado e pesquisas online em websites governamentais e não governamentais.

O presente estudo examinou a influência do Canal do Panamá do comércio internacional Brasileiro, explicou uma breve contextualização histórica das economias do Brasil, comércio internacional, utilizando diversas bibliografias, dentre elas, livros, artigos das bases de dados Scielo, Doaj e páginas Web de órgãos oficiais. O levantamento de dados para análise da movimentação de cargas do comércio internacional brasileiro foi desenvolvido com dados pesquisados nas bases de dados do Ministério Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC), usando as informações das estatísticas consolidadas disponibilizadas na página Web e os dados da plataforma *AliceWeb*. Para identificar o intercâmbio comercial, utilizou-se de suas balanças comerciais entre 1901 a 2007, e dados da pauta de produtos do intercâmbio de 1950 a 2013. Em se tratando dos acordos e políticas comerciais, buscou-se por acordo e políticas vigentes na data da realização da pesquisa. Os dados de movimentação das cargas que utilizam o canal do Panamá para a ligação dos oceanos Atlântico ao Pacífico e vice versa, foram desenvolvidos através do site oficial Pancanal, utilizando de planilhas explicativas com informações oficiais das Importações e exportações de parceiros comerciais do Brasil, em direção ao Canal do Panamá.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

Após definida a técnica de pesquisa, faz-se necessário a elaboração de um plano de coleta.

O plano de coleta de dados ajuda a estabelecer quais os meios e as fontes serão utilizadas na pesquisa, para que assim se atinja os objetivos específicos da pesquisa. O Plano “consiste na organização sistemática das diversas partes que compõem o objeto de estudo” (GIL, 2002, p. 63).

Os dados para o presente trabalho, são de dados secundários, ou seja, documentos e dados já elaborados. Conforme Roesch (2005), dados secundários são aqueles coletados a partir de fontes bibliográficas ou documentos já existentes e elaborados, ao contrário do primário que são aqueles dados que o próprio pesquisado colhe e elabora.

De acordo com Gil (2002), a pesquisa com dados documentais e bibliográficos é desenvolvida com base em material já elaborado, por livros, artigos científicos, e documentos que permitem a realização da pesquisa. A justificativa para a escolha do procedimento se dá ao fato da necessidade de dados oficiais e documentos que informem a relação do Canal do Panamá em relação aos Países parceiros do Brasil. O procedimento utilizado para a coleta de dados foi o levantamento dos dados de fontes bibliográficas e documentais. O Quadro 2 apresenta o plano de coleta de dados, os documentos e bibliografias utilizados para atingir os objetivos da pesquisa.

Quadro 3 - Plano de coleta de dados

Objetivos Específicos	Documentos	Localização
Compreender o papel do canal do Panamá na logística global;	Fontes Bibliográficas e documentos oficiais;	Bibliotecas e sites oficiais
Identificar as principais rotas e parceiros comerciais brasileiros no Pacífico	Fontes Bibliográficas e documentos oficiais;	Bibliotecas e sites oficiais
Conhecer a movimentação de cargas de importação e exportação do Brasil operando pelo Canal;	Documentos e dados oficiais do Brasil e os Países referente a relação comercial	Sites oficiais
Verificar as principais rotas, alternativas ao Canal do Panamá, para a movimentação de cargas partindo do Brasil em direção aos mercados do Pacífico;	Documentos e dados oficiais do Brasil	Sites oficiais
Entender as interfaces da logística de distribuição e o comércio internacional Brasileiro.	Fontes bibliográficas e documentos oficiais	Bibliotecas e sites oficiais

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

A coleta de dados na pesquisa bibliográfica e documental se constrói por uma análise do conteúdo para elaboração da pesquisa

A análise de conteúdo desenvolve-se em três fases. A primeira é a pré-análise, onde se procede à escolha dos documentos, à formulação de hipóteses e à preparação do material para análise. A segunda é a exploração do material, que envolve a escolha das unidades, a enumeração e a classificação. A terceira etapa, por fim, é constituída pelo tratamento, inferência e interpretação dos dados (BARDIN, s.d., apud GIL, 2002, p. 89).

Concluindo as três etapas pode-se atingir a análise de dados para conclusão do objetivo. Logo após a análise para estabelecer quais os documentos pesquisados, é realizado a exploração das fontes de pesquisa com o levantamento das obras e documentos a serem usados., para por fim interpretar as informações e posteriormente analisá-las de acordo o objetivo da pesquisa.

3.4 PLANOS DE ANÁLISE DE DADOS

Segundo Lakatos e Marconi (1995, p. 133), a análise de dados é a interpretação dos resultados, onde “são transcritos os resultados, agora sob forma de evidências para a confirmação ou a refutação das hipóteses”.

O presente trabalho foi desenvolvido com o enfoque qualitativo e quanti-qualitativo. Para projeção deste trabalho, foi desenvolvida a coleta de dados de forma qualitativa, e a análise com enfoque quanti-qualitativo.

De acordo com Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 5):

Os estudos qualitativos podem desenvolver questões e hipóteses antes, durante ou depois da coleta e da análise. Com frequência, essas atividades servem, primeiramente, para descobrir quais são as questões mais importantes da pesquisa; e depois, para refiná-las e respondê-las (ou testar hipóteses).

Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 5) também afirma que “o enfoque qualitativo utiliza coleta de dados sem medição numérica para descobrir ou aperfeiçoar questões de pesquisa e pode ou não provar hipóteses em seu processo de interpretação”.

Neste trabalho o enfoque qualitativo é utilizado para avaliações e observações da pesquisa que se desenvolve no processo da interpretação dos dados.

Quando falasse em análise de dados, foi utilizado o enfoque quanti-qualitativo. A abordagem quantitativa utiliza os dados coletados para responder o

objeto de pesquisa com base na medição numérica e na análise estatística para identificar padrões de comportamento (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2006).

Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 493) indicam que é necessário seguir o processo de análise qualitativa dos dados, composto de sete passos para o desenvolvimento da pesquisa:

1. Revisar o material: Revisar para que os dados estejam pronto para análise;
2. Estabelecer um plano de trabalho inicial: Estabelecer um plano sistemático para definir o processo para a realização da análise;
3. Codificar os dados em um primeiro nível: Codificação primária, onde se elimina a informação irrelevante e mantém os dados resumidos, completos, e codificando as unidades em categorias;
4. Codificar os dados em um segundo nível: Codificação secundária, onde as categorias da codificação primária são comparadas entre si e agrupadas em temas para encontrar possíveis vinculações;
5. Interpretar os dados: Interpretar os dados codificados e agrupados, analisando e descrevendo cada categoria, seus significados, sua presença e suas relações entre cada uma delas;
6. Descrever contextos, eventos, situações e pessoas indivíduos do estudo; encontrar padrões, explicar acontecimentos, fatos e contextos; construir teoria: Enquadrar o contexto, a situação ou o evento no qual ocorrem;
7. Assegurar a confiabilidade e validade dos resultados: Avaliar se informação foi suficiente de acordo com o problema da pesquisa, se a coleta de dados foi aprofundada até onde era possível.

Com o desenvolvimento desta análise pode-se apresentar a relação entre categorias de maneira gráfica, por diagramas e mapas, conforme “Para ajudar a estabelecer relações entre categorias, podemos desenhar esquemas causais, elaborar matrizes e quadros, baseados em nossa leitura dos dados e as categorias descobertas” (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2006, p. 505).

No próximo capítulo apresenta-se a análise dos dados coletados para que assim sejam respondidos os objetivos específicos do estudo. De forma qualitativa e quantitativa.

4 A PARTICIPAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ NAS RELAÇÕES COMERCIAIS DO BRASIL

4.1 CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO E A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES NA PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO COMÉRCIO GLOBAL

Desde o início da civilização os seres humanos tinham que aliar suas forças físicas com utensílios para auxiliar na sobrevivência, usando armas leves, como flechas e arcos. Outras necessidades também se tornaram importantes como trocar os produtos originados do cultivo e da criação com outros seres humanos (PARDO, 2013).

Nos dias de hoje, principalmente a partir da segunda metade do século XX, a importância da logística também evoluiu e passou de uma simples necessidade de locomoção, para um fator muito importante de estratégia global. Analisando o desenvolvimento da logística, encontram-se etapas históricas que podem ser identificadas por observação (PARDO, 2013).

Pardo (2013) relembra as citações dos autores Figueiredo e Arkader (2001), ao descreverem cinco eras da logística, do século XX aos dias atuais. São elas:

- **Início do século XX ao início dos anos 1940:** preocupação com o escoamento da produção agrícola. Essa fase é denominada “do campo ao mercado”.
- **De 1940 ao início da década de 1960:** a logística continuou com grande influência militar, com uma preocupação com a movimentação de materiais, principalmente armazenamento e transporte de bens, sendo esta a chamada “era das funções fragmentadas”.
- **Do início da década de 1960 a meados da década de 1970:** era das “funções integradas”, com uma visão integrada, incluindo custo total e abordagem de sistemas, foco mais amplo, transportes, distribuição, armazenagem, estoque e manuseio de materiais.
- **De meados de década de 1970 a meados da década de 1980:** fase do “foco no cliente” ressaltando a produtividade e custos de transporte e sua inclusão no ensino nos cursos de Administração de Empresas.

- **De meados da década de 1980 aos dias atuais:** temos a fase da “logística como elemento diferenciador”, destacando-se a globalização, a tecnologia da informação, a responsabilidade social e a ecologia.

Um importante fator para que hoje se tenham canais de distribuição diferenciados, se dá a necessidade de cada empresa, junto assim com a disponibilidade do seu País. Afirma Ballou (2001, p. 25) que “os custos logísticos, que são substanciais para a maioria das empresas, percam somente para o custo das mercadorias vendidas”.

De acordo com Pardo (2013) O Brasil durante o século XX já teve como experiência os momentos de mercado abertos, e também com forte intervenção estatal, e se mantém no grande crescimento industrial. Cada fase destas, debaixo de governos democráticos e militares, exigiu decisões relacionadas à infraestrutura nacional cujos resultados colhemos até os dias de hoje.

De acordo com Fleury (2012, p. 8),

Em 2010, o Brasil atingiu pico de US\$201,9 bilhões em exportações e US\$181,6 bilhões em importações, com saldo comercial de US\$25,3 bilhões. Os principais exportadores do país são os setores de mineração, químico e petroquímico e o agropecuário, responsáveis por mais da metade do valor apurado. A China é o maior comprador de produtos brasileiros (15,2% das exportações), seguida por Estados Unidos (9,6%) e Argentina (9,2%) (BRASIL, 2010).

Com isso deve-se entender melhor como esses produtos estão sendo encaminhados para a entrega final, na tabela 1 pode-se comparar os modais e os fluxos de diferentes Países:

Tabela 4 - Comparativo das matrizes de transporte em diversas regiões

Tabela – Comparativa das Matrizes de Transporte em Diversas Regiões				
Modal	Brasil (2008)	EUA (2008)	UE (2008)	China (2007)
Rodoviário	65,5%	28,9%	46%	11,2%
Ferrovário	19,5%	38%	11%	23,5%
Hidroviário	1,77%	6,8%	4%	15,4%
Cabotagem	9,59%	4,6%	37%	48,0%
Duto viário	3,8%	21,5%	3%	1,8%
Aéreo	0,05%	0,3%	0%	0,1%

Fonte: Paulo Pardo (2013).

Ao analisar a tabela acima, pode-se verificar que o modal mais usado no comércio Brasileiro no ano de 2008 é composto pelo rodoviário. Porém Apesar do intenso uso de rodovias, o crescimento da utilização de outros modais foi bastante acentuado nestes últimos anos. Conforme Paulo Pardo (2013) Um estudo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) revelou que

entre os anos 1996 a 2006, a movimentação de cargas exportadas aumentou 112,9%, sendo que o modal ferroviário aumentou sua utilização em 237,2%. Se considerar somente a parte do modal hidroviário que trata de transporte por mar, tivemos um crescimento de 118,5%.

Para que se tenha entendimento de quanto cada modal transporta, e quais os modais mais importantes para o comércio tanto nacional quanto internacional, abaixo pode-se analisar segue um panorama geral do transporte no Brasil por meio do Boletim da Confederação Nacional dos Transportes – CNT, de 2011.

Com relação ao Transporte Rodoviário:

Tabela 5 - Extensão Rodoviária em Km

Rodoviária – extensão em Km			
Divisão	Pavimentada	Não Pavimentada	Total
Federal	62.351	13.844	76.195
Estadual Coincidente	17.012	6.013	23.025
Estadual	106.548	113.451	219.999
Municipal	26.827	1.234.918	1.261.745
Total	212.738	1.368.226	1.580.964

Fonte: CNT (2011).

Na linha ferroviária, possui os seguintes números:

Tabela 6 - Ferroviária no Brasil em Km

Malha Ferroviária – extensão em Km	
Total Nacional	29.637
Total Concedida	28.465
Concessionárias	11
Malhas concedidas 12	12

Fonte: CNT (2011).

O modal aquaviário apresenta os seguintes números:

Tabela 7 - Infraestrutura do modal Aquaviário no Brasil

Infraestrutura	
Terminais de uso privativo misto	122
Terminais de uso privativo exclusivo	9
Portos públicos (marítimos e fluviais)	37
Frota Mercante	
Frota de bandeira brasileira	1.197
Frota de longo curso e cabotagem	139

Fonte: CNT (2011).

Para as hidrovias se tem os seguintes números:

Tabela 8 - Extensão das hidrovias no Brasil

Hidrovias	
Rede fluvial nacional	44.000
Vias naturalmente navegável	29.000
Vias utilizadas economicamente	13.000

Fonte: CNT (2011).

Para o transporte aéreo, o Brasil apresenta os seguintes números:

Tabela 9 - Oferta de aeroportos no Brasil

Aeroportos	
Internacionais	33
Domésticos	33
Pequenos e aeródromos	2.498

Fonte: CNT (2011).

Tabela 10 - Frota de aeronaves no Brasil

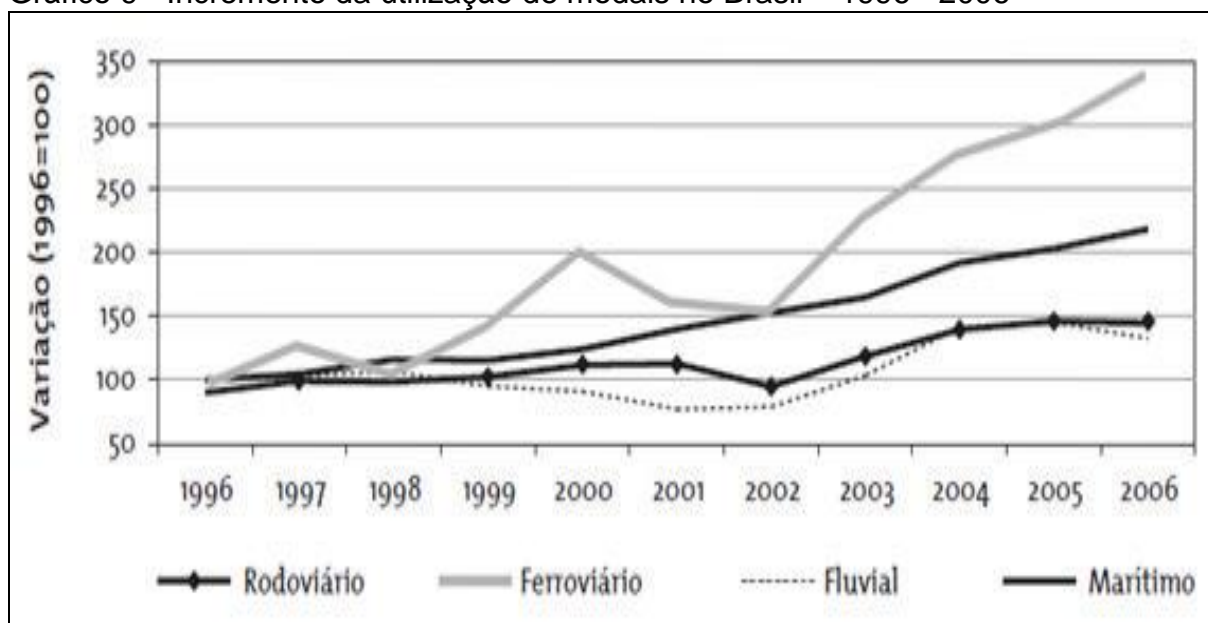
Numero de Aeronaves	
A Jato	873
Turbo Hélice	1.783
Pistão	9.513
Outros	336

Fonte: CNT (2011).

Conforme a tabela acima se verifica um déficit na infraestrutura, por entanto o Brasil possui um potencial muito forte para que este fato possa mudar e o crescimento, não só interno, mas também externo, com seriedade e trabalho, possa trazer ao Brasil um lugar de destaque no comercio de produção de commodities, produzidos e industrializados nos futuros polos indústrias (PARDO, 2013).

Na Figura 9 pode-se visualizar melhor, o crescimento de modais ao longo dos anos, do comercio internacional:

Gráfico 9 - Incremento da utilização de modais no Brasil – 1996 - 2006



Fonte: MDIC (2007).

O crescimento das exportações para a Ásia, especialmente china, exigiu a busca de alternativas de transportes capaz de transportar altos volumes a preços módicos. Outros pontos foram os investimentos feitos em ramais ferroviários ligando o interior do Brasil, onde estão localizados os maiores produtores de soja, principalmente localizados o centro-oeste diretamente com o porto de Santos através das ferrovias. Aliado a isso se tem o crescimento do transporte interior, partindo do centro-oeste principalmente Goiás, Mato grosso e São Paulo, conectando as ferrovias dos terminais intermodais do estado de SP seguindo ate o porto de santos.

O transporte rodoviário de soja é feito principalmente no estado do Paraná que é o segundo maior produtor de soja do País até o porto de Paranaguá e são Francisco do sul, pela inexistência de ramais ferroviários que interligam o extremo oeste do estado ao porto. A única ferrovia existente ligando o porto parte de Curitiba descendo a serra do mar. Este ramal opera com aproximadamente 100% da sua capacidade operacional e mesmo assim não comporta todo o volume de commodities que são embarcados nos portos de Paranaguá e Antonina.

4.2 ALTERNATIVAS DE ROTAS COMERCIAIS DO BRASIL EM DIREÇÃO AO PACÍFICO

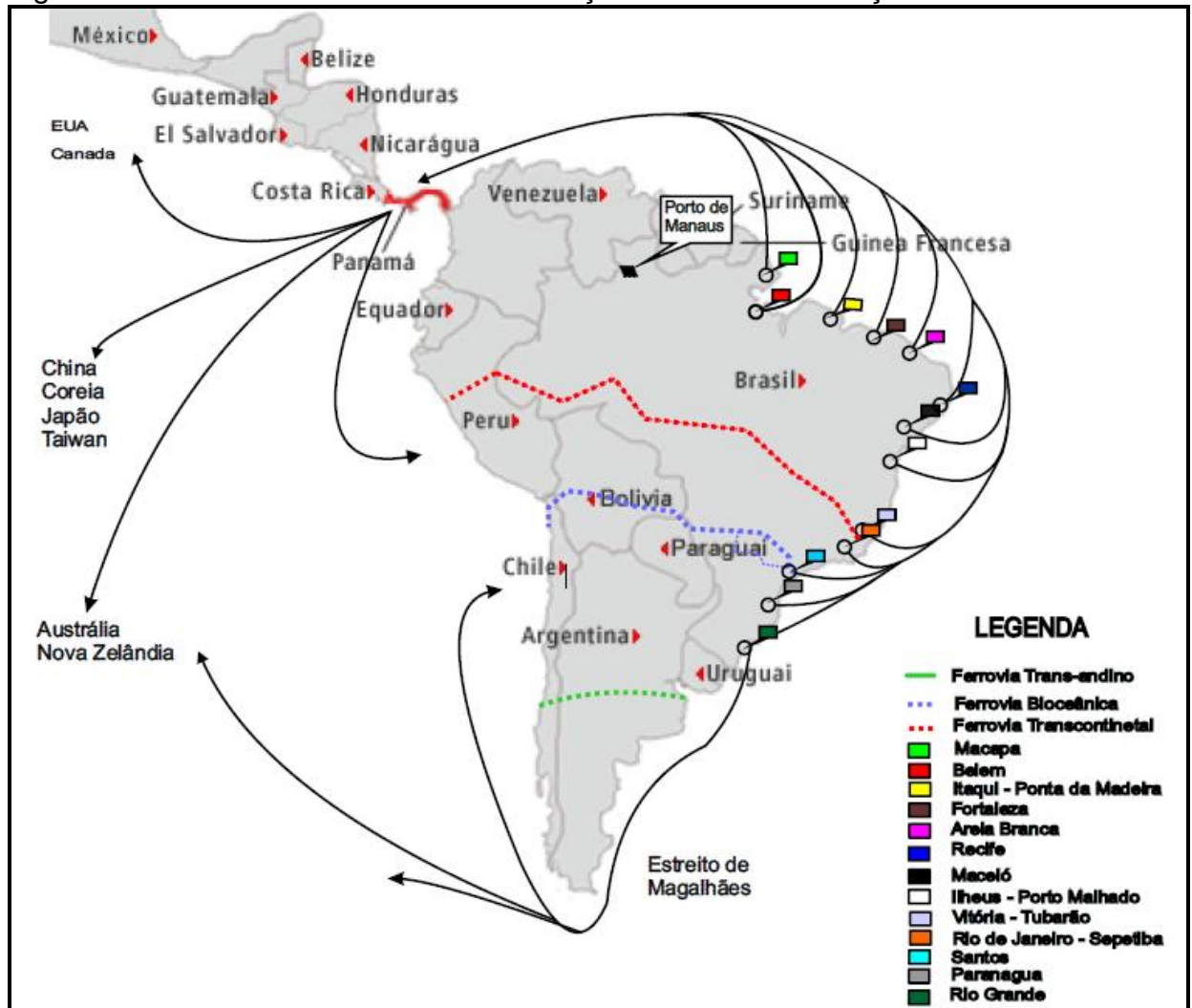
Entre os anos de 1910 a 1950, os principais parceiros do Brasil se mantinham no mar do atlântico como a Europa, sendo assim os investimentos em logística interna foi limitada para aquele lado, onde se encontram os principais portos do País. Porém, no decorrer dos anos e no início do século XXI, com a expansão do comercio do Brasil com Países do Pacífico o tema vem à tona, com a necessidade de investimentos na logística interna, para que este novo mercado torne-se garantidor de lucros e de bons negócios. As conexões internas do Brasil do atlântico para o pacífico, virou assunto de extrema importância para um País que hoje possui um dos seus maiores parceiros a china.

SILVA et al (2013) *apud* Moraes e Aragão (2007) afirma que com os custos elevados os resultados gerados são congestionamento de tráfego gerando limitações de empresas estarem bem localizadas, com isso elevam os custos de produção, o que afeta o emprego e a renda. Portanto, investimentos em infra-estruturais de transportes reduziriam tais custos e favoreceriam a produtividade econômica.

Fleury (1998, p. 37) cita que “A explosão do comércio internacional, a estabilização econômica produzida pelo Real e as privatizações da infra-estrutura são os fatores que estão impulsionando este processo de mudanças”.

Com a necessidade de novos mercados, e de expandir as empresas, a logística começou a se tornar importante, não só para o envio da carga, mas em característica competitiva. As empresas necessitam de rotas alternativas, que de alguma forma diminua o custo de transporte, junto com o tempo de entrega. Para que a logística de distribuição dentro do Brasil se torne um fator competitivo, tanto dentro do País quanto fora, é de suma importância analisar as rotas alternativas, como ferrovias e rodovias. Conforme a figura 10 algumas rotas alternativas para de ligação dentro do País para os mares do Atlântico ao Pacífico.

Figura 1 - Alternativas de rotas de distribuição do Brasil em direção ao Pacífico



Fonte: Desenho de Fernando Dalpont Borges, com base nas informações da autora.

4.2.1 Rodovia transoceânica

Conforme Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária) (2010), poucos Países cresceram tanto nos últimos anos como o Brasil, em relação ao comércio internacional do agronegócio. O Brasil se tornou um dos líderes mundiais tanto na produção quanto na exportação de vários produtos agrícolas. O País está na liderança do ranking mundial de produção e exportação dos produtos: café, açúcar, etanol e suco de laranja, estando também em segundo maior no faturamento com as vendas externas do complexo de soja (grão, farelo e óleo) (ALMEIDA; SELEME; CARDOSO, 2013).

A utilização do oceano Pacífico como alternativa para escoamento e abastecimento do mercado nacional tornou-se mais importante, não só pela

expansão do mercado asiático, mas também pela importância em fortalecer parcerias e garantias de crescimento regional entre os países da América do Sul (ALMEIDA; SELEME; CARDOSO, 2013).

Assim a travessia do oceano atlântico poderá deixar de ser a principal rota de comércio internacional agrícola Brasileira, esse resultado se dá ao crescimento das economias asiáticas nas três últimas décadas, em especial a chinesa. Prova disso é a consolidação dos dados de comércio exterior de 2009, em que a República Popular da China passou a ser o principal parceiro comercial do Brasil, tomando um lugar mantido por 80 anos pelos Estados Unidos (OLIVEIRA, 2010).

Os principais produtos do complexo oleaginosas, no mercado agronegócio é a soja, onde os principais responsáveis das exportações são Estados Unidos, Brasil e Argentina que ficaram responsáveis por 88,7% das exportações mundiais em 2010 (USDA, 2010). A diferença segundo a Embrapa (2010), é que a Argentina exporta os produtos com valor agregado (industrializado), enquanto o Brasil e Estados Unidos comercializam a soja na forma in natura, que geralmente é refinada para a complementação de produtos alimentícios (ALMEIDA; SELEME; CARDOSO, 2013). O Brasil vem se tornando um dos principais parceiros de exportação agrícola para a China, conforme (MAPA, 2011) “a soja é fundamental na relação comercial entre o Brasil e a China. O país asiático é o principal comprador da soja nacional e somente em 2010 a China foi responsável pela aquisição de aproximadamente 20 milhões de toneladas das vendas da soja brasileira.”

De acordo com Almeida; Seleme; Cardoso (2013) o modal rodoviário possui uma interferência muito importante no transporte agrícola com 67% da soja nacional é transportada por esse modal, com distância média percorrida entre 900 e 1.000 km. Os Estados Unidos diferentemente do Brasil o transporte da soja estadunidense é feita pelo modal aquaviário (61%) e apenas 16%, pelo transporte rodoviário. Já a Argentina, 81% da soja é transportada por meio de rodovias; porém, mas as distâncias percorridas são menores que no Brasil. Correa e Ramos (2010).

Com objetivo de minimizar o percurso dos produtos agrícolas, há alguns anos, os governos do Peru e Brasil resolveram unir os interesses dos dois países através de um trecho rodoviário, a Rota Transoceânica. Pode-se verificar o caminho percorrido na Figura 11:

Figura 2 - Rota Rodovia Transoceânica



Fonte: Ceiri Newspaper (2013).

A construção da Rodovia Transoceânica teve início em 2001 e foi entregue completamente pavimentada em dezembro de 2010. Partindo de Porto Velho (RO), a rodovia tem 777 km até a divisa entre Brasil e Peru. Partindo do lado Peruano, na cidade de Iñapari, em direção ao litoral, chegando à entrada há uma ramificação oferecendo dois percursos diferentes para o escoamento dos produtos brasileiros através dos portos do Peru. Com essas duas opções, a estrada tem uma extensão de 1.226 km de Iñapari até o porto de Ilo, oferecendo também uma rota de 1.419 km de Iñapari até o porto de Matarani. Outra opção de porto seria continuar o percurso de Ilo (Peru) até o porto de Arica (Chile), ou seja, um acréscimo de 219 km (GOOGLE, 2011¹).

Arica é uma pequena cidade localizada na costa chilena e Ilo, um pequeno município, situado na costa do Peru. Essas duas cidades têm portos que dão acesso direto ao mercado asiático, sendo que Ilo é um porto de grande interesse dos empresários brasileiros, devido aos investimentos feitos na rota Transoceânica e também pela aproximação comercial que tem sido desenvolvida

entre Peru e Brasil (ALMEIDA, Cleibson Aparecido de; SELEME, Robson; CARDOSO NETO, João, 2013).

A nova geografia política, vem oferecer outras ligações importantes além dos portos peruanos com os portos brasileiros, também se intersecciona com a BR-174, fazendo uma conexão com os portos venezuelanos e no Caribe. Podendo assim facilitar a logística dos produtos Brasileiros para a relação com a Ásia e China (ALMEIDA, Cleibson Aparecido de; SELEME, Robson; CARDOSO NETO, João, 2013).

De acordo com Lessa et al. (2011), o benefício que a rota Transoceânica trás para a logística Brasileira vem tanto do tempo de viagem pelo mar, que diminuem até 6 (seis) dias, do que a viagem feita pelos portos Brasileiros. E outra vantagem muito importante é a redução das tarifas que são pagas para a travessia do canal do Panamá, percurso muito comum entre os navios que partem do Brasil com destino à Ásia.

4.2.2 Alternativas de conexão ferroviária com os portos do Oceano Pacífico: Ferrovia Transcontinental, Ferrovia Bioceânica e "Trem Transandino" - ligação ferroviária Argentina-Chile

Muitas foram as invenções no final do século XVIII, tendo como exemplo o tear mecânico de Edmond Cartwright (1785) e a máquina a vapor de James Watt dando origem as grandes Revoluções Industriais na Europa, principalmente na Inglaterra, a partir do século XIX. O grande volume de produção saindo das pequenas manufaturas, e passando para as grandes fabricas, acarretou um problema que seria o rápido transporte para os mercados consumidores. A solução veio pela mão do engenheiro George Stephenson, em 1814, inventor da primeira locomotiva. Estava dada a largada para a era das ferrovias. Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013).

Conforme Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013) Os primeiros cem anos da independência Brasileira (1922) o sistema ferroviário era aproximadamente de 29.000 km de extensão com cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego.

A primeira ferrovia construída no Brasil aconteceu no ano de 1854 foi inaugurada por D. Pedro II – Estrada de Ferro Mauá, com 14,5km e bitola de 1,68m

– construída por Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá). Esta ferrovia permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, dando origem à primeira operação intermodal do país. Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013)

Porem as mudanças no modal ferroviário não cresceu como deveriam crescer, ou seja, a construção de ferrovias no Brasil se mantém muito abaixo, comparada à de outros países com proporções territoriais similares, como os Estados Unidos, detentores da maior malha ferroviária do mundo – 225.000 km, conforme dados *The Central Intelligence Agency* (CIA). A Rússia registra 87.000 km, seguida pela China (86.000 km), Índia (64.000 km) e Canadá (46.000 km). Neste *ranking*, o Brasil ocupa o 122º lugar, atrás de Cuba e da Ucrânia. Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013)

De acordo com Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013) entre todos os produtos nacionais exportados entre o período de janeiro a agosto de 2012 o minério de ferro e a soja apresentaram 19,23% do total, analisando as informações do Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Que diz que esses produtos com suas peculiaridades poderiam ser redistribuídos no transporte nacional, e representar 25% diferente dos 19% por cento atuais, mostrando também outro benefício que é o valor por tonelada, o valor do frete neste modal é entre R\$ 182,00 a R\$ 187,00 por tonelada – é inferior, por exemplo, ao do transporte rodoviário, cotado em R\$ 220,00 por tonelada.

De acordo com dados apontados por JUNIOR, Humberto Santana (2013) “Uma ferrovia brasileira de linha singela chegou a movimentar 100 milhões de toneladas em 2007, ou o equivalente a mais de 8 milhões de toneladas mensais, sendo 95% deste volume em apenas um dos sentidos de circulação.” Comparado com “Uma rodovia duplicada, na situação extrema de caminhões bi-trem de 30 toneladas de capacidade circulando à velocidade média de 80km/h, teria a capacidade de movimentação em torno de 6,5 milhões de toneladas mensais por sentido.” Tendo em vista, que a manutenção da via férrea possui custos menores considerando o volume movimentado. JUNIOR, Humberto Santana (2013) afirma também que o investimento alto na implantação da ferrovia reflete-se nos seus custos operacionais. O consumo de combustível por tonelada transportada em uma ferrovia moderna é de cerca de 20% do consumo em uma rodovia também moderna. Entretanto, como o investimento inicial deve ser distribuído entre as cargas

movimentadas, o custo unitário de transporte ferroviário, por tonelada transportada, depende do volume de carga.

De acordo com Junior, Humberto Santana (2013) Como todo tipo de modal, o ferroviário apresenta em relação à economia um alto custo fixo representado pelo investimento em novas malhas e terminais quando privados, que no Brasil, e elevado volume de capital imobilizado com a compra de material rodante. Portanto, os custos variáveis (mão de obra, combustível e energia) são relativamente baixos, tornando-o adequado para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado e com grande peso e volume específico. Avalia-se, que os retornos são crescentes, pois, a escala no transporte ferroviário é fundamental para a diluição dos custos fixos e o aumento da margem de lucro das ferrovias.

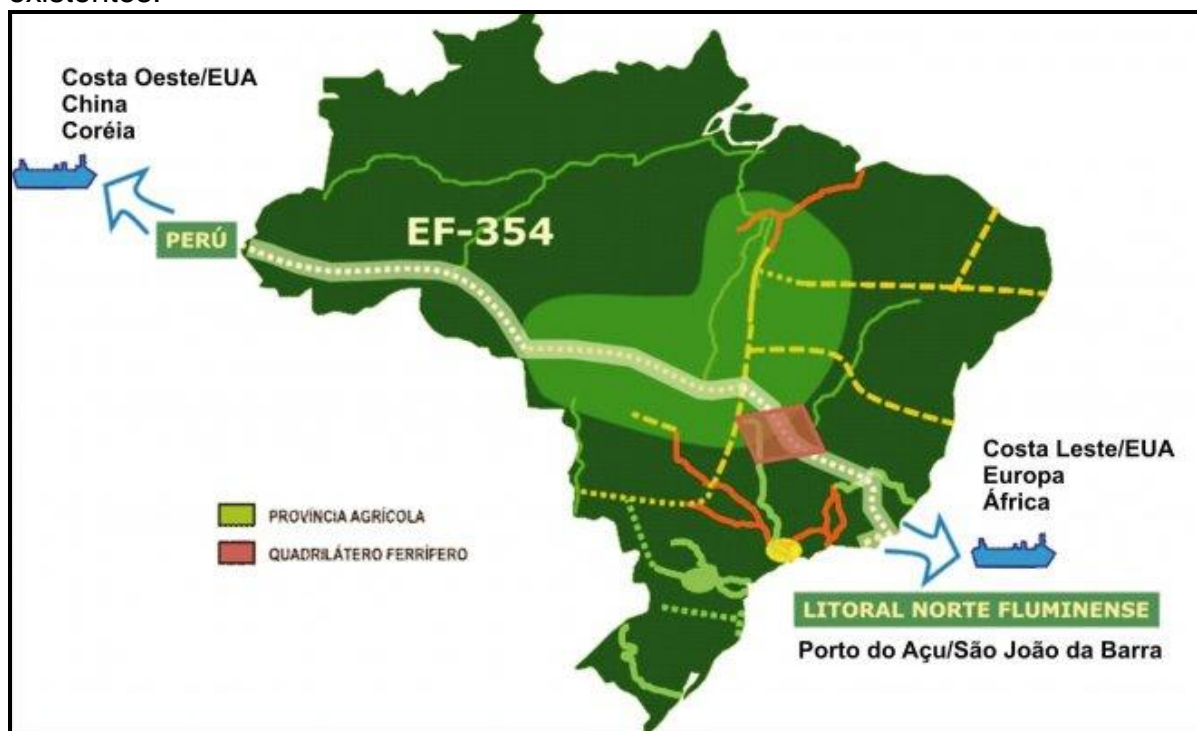
Os produtos brasileiros oriundos de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas, vem perdendo competitividade por dependerem da exportação pelos portos do oceano Atlântico. Isso relata como problemas de longos percursos rodoviários, péssima conservação das estradas, e também com os congestionamentos dos portos e as altas tarifas portuárias brasileiras, que é considerada uma das mais altas do mundo está causando o encarecimento dos fretes (Raddatz, Lizandro; Buss, Ricardo Niehues, 2012).

A necessidade da exploração territorial, tanto para o comercio internacional quanto ao nacional faz com que o modal ferroviário brasileiro esteja próximo a dar a sua grande virada. Primeiro, com as privatizações do final da década de 90 e, recentemente, com a série de investimentos e projetos previstos nos atuais planos do Governo Federal, que têm como meta a ampliação da malha ferroviária para 40 mil km até 2020 e investimentos de R\$ 200 bilhões. Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013).

a) EF-354 - Ferrovia Transcontinental

Um projeto gigantesco, ambicioso e complexo do ponto de vista técnico, de engenharia e de gestão: é o mínimo que se pode afirmar da Transcontinental, também conhecida como Transoceânica, denominada de EF-354 e conhecida como Ferrovia Transcontinental Brasil-Peru-Atlântico-Pacífico (Fetab). Com extensão aproximada de 4.400 km, pretende integrar o território brasileiro ao peruano, permitindo a conexão entre os Oceanos Atlântico e Pacífico.

Figura 3 - A EF-354 - Ferrovia Transcontinental e as interligações com ramais existentes.



Fonte: Aurélio Schmitt (2015).

De acordo com a VALEC (2015) a rota ferroviária Proporcionar alternativa no direcionamento de cargas para os portos do Norte e Nordeste, principalmente as que passam por Goiás, Mato Grosso e Rondônia, e assim, reduzir o percurso e o custo do transporte marítimo de grãos e minérios exportados para os portos do Oceano Atlântico, Europa, Oriente Médio e Ásia;

Gerando assim motivações para empresas de pequeno porte e para futuras empresas agroindustriais, motivadas pela melhora de condições.

Para entender melhor a importância da via ferroviária transoceânica para os estados desde o Rio de Janeiro até Rondônia, Acre, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o Distrito Federal, pode-se analisar os benefícios na tabela abaixo:

Quadro 4 – Benefícios

Ferrovia Transcontinental	
Extensão	4.400 km
Importância	Acesso ao continente asiático via Peru e escoamento da produção agropecuária e pesqueira
Integração	Conexão entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, percorrendo o território brasileiro (Estados do Rondônia e Acre; Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre) e o Peru.
Situação	Em fase de estudos e validação técnica
Custo	Investimento inicial estimado em R\$ 10 bilhões. A primeira etapa do projeto, Ferrovia de Integração Norte-Sul (FICO), terá extensão de 1.638 km, e está orçada em R\$ 6,4 bilhões.

Fonte: (Valec, 2015).

Pode-se analisar que as regiões Sudeste centro-oeste e norte, onde estão localizados os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Acre e Rondônia, irão se beneficiar com a Ferrovia Transcontinental, aumentando o poder de competitividade, uma vez que parte importante dos produtos de exportação desses estados apresenta características que se coadunam com a natureza do transporte ferroviário.

b) Ferrovia Bioceânica

Figura 4 - Ferrovia Bioceânica com saída de Santos chegando a Porto de Arica ou Porto de Iquique.



Fonte: (Klein, 2013).

Desde 1996, um projeto empolga os países do MERCOSUL: um corredor rodoferroviário e Bioceânico que tem como objetivo a união dos portos do bloco, impulsionando o comércio e a integração da região. Dezoito anos depois, ainda faltam ser concluídos cerca de 20% do trajeto, que deverá unir uma rota que tem um dos maiores intercâmbios comerciais da América do Sul.

A rota possui 3 corredores importantes, o primeiro corredor possui a rota com melhor infraestrutura e menor distância entre os portos do Oceano Pacífico e do Oceano Atlântico, com cerca de 2.200 km de extensão do porto de Valparaíso no Chile ao porto de Rio Grande no Brasil. Por entanto também possui algumas dificuldades em relação ao tempo, durante o inverno (julho a setembro) a travessia pode alcançar temperaturas de até -20° Celsius, com nevascas e avalanches constantes, ficando a passagem bloqueada por até 20 dias e o uso de correntes obrigatório em todos os veículos. (RADDATZ, 2015).

A segunda rota fica no corredor central, este se encontra na região central do Brasil com cerca de 3.500 km unindo o Pacífico ao Atlântico.

Esta rota possui um grande diferencial, pois se encontra entre os principais produtores de commodities do País como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná.

A travessia através da cordilheira é um convênio entre Bolívia, Brasil e Chile E IIRSA, estando localizado em um ponto estratégico entre os principais portos do Brasil, o de Santos e Paranaguá, ligando ao porto de Valparaíso no Chile.

A terceira rota fica ao corredor Norte, este trecho liga Rio Branco no Acre a Ilo e Matarani no Peru, neste passo já não se possui temperaturas baixas extremas, de acordo com as outras rotas. A travessia desse corredor é realizada pela Selva Amazônica e picos andinos, sendo 170 km de cruzamento através da cordilheira, com movimentação turística maior do que o transporte de cargas. (RADDATZ, 2015).

De acordo com (RADDATZ, 2015, p 38) “Esta é uma alternativa viável aos produtos produzidos ao norte do Estado do Mato Grosso com destino a Ásia, estando a uma distância aproximada de 2700 km até os portos do Chile. Portos estes com capacidade ociosa em torno de 50%”.

Com objetivo ao Pacífico, ficou claro que esta rota apresenta a maior distância, porém menos burocrática, tendo ainda em seu trajeto a travessia por balsa sobre o Rio Madeira.

c) "Trem Transandino" - Ferrovias Argentina–Chile

Figura 5 – Ferrovias – Trem Transandino Norte e Trem Transandino central.



Fonte: Fundação Catedral ibero-americana (2004).

Para que o comércio da Argentina-Chile dessem certo algumas construções foram necessárias como o Trem transandino em janeiro de 1874, o objetivo era impulsionar o comércio Argentina–Chile. Alguns imprevistos aconteceram e após 38 anos de obra, foi concluído o túnel ferroviário do Cristo Redentor. O trem possuía bitola métrica e tração a vapor, funcionou desde 1927 ligando Blanco (Chile) a Las Cuevas (Argentina); Depois de 25 anos em 1953, seu percurso chegou até os Andes. Porém, em 1978 seu serviço foi interrompido para passageiros devido ao conflito Argentino–Chileno pela soberania do Canal de Beagle e em 1984 também o transporte de cargas deixou de ser realizado por problemas de desmoronamentos na Cordilheira dos Andes.

4.2.3 Estreito de Magalhães

Figura 6 – Rota Marítima Estreito de Magalhães



Fonte: George Cereça (2009).

No século XV, os Portugueses em direção ao Brasil descobrem e monopoliza o Cabo da Boa Esperança, abrindo, dessa maneira, a primeira rota marítima em direção a Ásia e Oceania, fonte de riquezas para o comércio europeu.

De acordo com as informações do site Australis (2015), “Depois de alcançar o Brasil e de explorar minuciosamente o Rio da Prata, a frota desce em direção ao Sul e entra, em 1 de novembro de 1520, em um estreito que Magalhães batizou como “Estreito de Todos os Santos”, logo depois renomeado com “Estreito de Magalhães”. As terras ao Norte do Estreito se batizaram como “Terra dos Patagões” (Patagônia) e as do Sul como “Terra de Fumaças”(Terra do Fogo).

Até o final dos anos 80 o estreito de Magalhães era a principal via de navegação marítima entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Porém com a abertura do canal do Panamá em 1914 o Estreito de Magalhães perde força com a navegação marítima.

Os anos se passaram e uma descoberta acontece para trazer o Estreito para o comércio novamente. O descobrimento de petróleo, primeiramente na Terra do Fogo (1945) e depois nas próprias águas do estreito de Magalhães, dá nascimento a uma importante indústria que surgiu a partir de 1980 com a exploração de depósitos de gás e sua transformação em metanol. (Australis, 2015).

O Estreito de Magalhães possui algumas características diferenciadas das outras rotas citadas, a profundidade da água do Estreito de Magalhães varia de 1.000 m a 4.000 m, e o canal é formado por infinitas enseadas, fiordes, bancos de areias, falsas passagens e baías. A passagem possui de 3 a 32 km de largura, é de difícil circulação, possui um curso cheio de obstáculos, ventos fortes de 55-60 nós, além do clima instável e suscetível a constantes tempestades, por isso o Estreito é tido como uma região de complicada navegação. (MARTINEZ, 2014).

O Estreito de Magalhães é uma passagem navegável situada ao sul, entre o continente, a Terra do Fogo e o Cabo Horn, registrando-se como a maior e mais importante passagem natural entre os oceanos Atlântico e Pacífico. (MARINHA, 2010).

4.2.4 O Canal do Panamá

Para que o comércio internacional entre as nações aconteça, depende de várias modalidades de transporte, com o maior volume dos negócios internacionais, o modal marítimo de cargas é e continuará sendo a artéria dos negócios internacionais, ou seja, o principal caminho para que este comércio aconteça.

De acordo com Troetsch (2010) O transporte de cargas via aquaviário possui uma grande eficiência energética, porém a realização deste modal, não se torna uma tarefa fácil, é necessário à presença de profissionais de áreas distintas. Pode-se analisar que o transporte de cargas está em expansão, exigindo assim a grande necessidade de transportes com eficiência em longas distâncias.

Pelas necessidades citadas acima, o setor marítimo vem desde o início do século XX sofrendo por alterações tanto na área tecnológica, até de infraestrutura

como navios e portos. Exigindo assim, novas técnicas de funcionamento até melhor desempenho de seus operários. (TROETSCH, 2010).

Um exemplo importante para esta ligação é o Canal do Panamá que representa um elo de extrema importância no fluxo de cargas entre os oceanos Pacífico. Falar em canal do Panamá não se torna simples, pois o mesmo é o principal responsável pelo PIB panamenho. O canal se localiza no principal caminho entre as nações do Brasil para o Mundo, e vice versa. O mesmo com a sua localização da indústria marítima, unindo quatro portos internacionais de grande importância, também, possui estratégias para o segmento marítimo, como oficinas especializadas para os navios, postos especiais para abastecimento de combustível, centros financeiros, e zona livre de comercio, se tornando quase uma cidade flutuante (TROETSCH, 2010).

O Canal do Panamá possui 79,6 quilômetros de extensão, cortando o istmo do Panamá, ligando o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, no Panamá. O Canal possui quatro grupos de eclusas no lado do pacífico e uma no Atlântico. Sua inauguração ocorreu no dia 15 de agosto de 1914, Porém, a história de sua criação remontou muito tempo, sua conclusão acontece no ano de 1913, ficando até o final do ano de 1999 sob a administração dos Estados Unidos. País que realizou a construção da obra, passando ao controle dos panamenhos desde então (TROETSCH, 2010).

A obra significou para a época um grande progresso tecnológico. Suas series de eclusas permitia até mesmo a passagem dos maiores navios da época. Dados oficiais apontam que 5.609 operários morreram durante a realização das obras, desses grandes partes oriundos das Índias Ocidentais.

Para os Estados Unidos a obra foi de grande importância No campo das relações internacionais, o reforço estratégico e militar. O país utilizou o canal durante a Primeira Guerra Mundial para revitalizar sua frota devastada no Oceano Pacífico.

Logo apos a pose dos Panamenhos no Canal do Panamá o mesmo é dirigida por um administrador e um sub-administrador, abaixo de uma Junta Diretiva integrada por 11 membros. O administrador é um funcionário executivo de maior hierarquia, representante legal da entidade e responsável por sua administração e pela execução das políticas e decisões da Junta Diretiva. O mandato do Administrador é por um período de sete anos, podendo ser reeleito por um período adicional (Pancanal, 2014)

A necessidade de uma obra que conecta estrategicamente o oceânico atlântico ao Pacífico, foi de extrema importância, pois sem essa alternativa o deslocamento das embarcações teriam rotas mais longas através do continente americano pelo extremo sul. (PELLEGRIN; LISBOA, 2014).

O canal se tornou um dos principais fatores, para o PIB Panamenho se manter alto, porém, esta economia teve uma redução ao longo dos anos, conforme cita Pellegrin e Lisboa (2014, p. 9):

Na década de 1950, a participação dos valores financeiros gerados pelo canal na composição do PIB era de 26,3%. Este número foi gradualmente reduzindo e no início da primeira década do século XXI sua participação era de 18,6%, mesmo com o aumento das atividades de transporte marítimo mundial. Isto, em parte, se deve a uma diversificação da pauta de produtos de exportação.

Os produtos mais exportados que passavam pelo canal do Panamá no ano de 1997 era a banana que mantinha os 28% do total, porém outros produtos também foram exportados, como açúcar, café, óleo, frutos do mar e combustível que somavam 54% do total exportado. Na comparação com o ano de 2008, de acordo com as informações de (PELLEGRIN; LISBOA, 2010, p 47) “Em 2008 as frutas (banana, melão e melancia) eram responsáveis por 27% e os frutos do mar por 28% das exportações, o que somados representaram 55% do total.” Já “Em 2011, a pauta de exportações teve o ouro com 15% e a banana com 10% como os dois principais produtos, sendo que esses dois somados às exportações de ferro, camarão, açúcar, outras frutas tropicais e cobre compuseram 51% do total exportado”.

De acordo com Correia (2012) Os principais componentes que podem determinar a utilização do canal são: o preço, o movimento de cargas derivado do intercâmbio comercial e a localização dos pontos de origem e destino das cargas. Porém, por mais que o canal seja um caminho de ligação de importância para todos os Países são necessários analisar sua demanda por tipo de carga, suas opções de rota de transporte e os pedágios cobrados (taxas de passagem). Portanto, considerando-se todos os segmentos, o volume de tráfego pelo Canal depende, dentre vários itens, da demanda e condições do transporte marítimo a serviço do comércio mundial.

Correia (2012) cita também que O Canal do Panamá é a ligação importante de mais de 140 rotas marítimas, operando com diversos tipos de navios de tamanhos diferentes. Porém, os fluxos comerciais de cargas mais importantes

são representados por doze rotas, que se relacionam principalmente com duas áreas geográficas específicas: Ásia e EUA. Há ainda seis rotas vinculadas aos EUA e outras relacionadas à América do Sul e Oceania. Algumas dessas rotas atendidas pelos serviços do Canal do Panamá são:

- Ásia - Costa Leste dos EUA
- Ásia - Costa Leste dos EUA - Europa;
- Norte - Sul;
- Europa - Costa Oeste da América do Norte;
- Europa - Costa Oeste da América do Sul; e
- Oceania - Costa Leste dos EUA

Pellegrin e Lisboa (2014, p. 38) Explica a importância do posicionamento do Panamá:

o Panamá possui posicionamento privilegiado como rota marítima, estando ainda em um ponto estratégico próximo da maior economia do mundo, os EUA, além de estar equidistante dos outros dois centros econômicos mundiais, a Ásia e a Europa. Entretanto, com o avanço da China como um dos protagonistas da economia global, tendo ainda a Europa como um dos grandes centros consumidores, a rota Ásia-Europa ganhou volume de carga e a posição geográfica do Panamá manteve sua importância.

O segmento de granéis sólidos engloba uma ampla gama de produtos, geralmente de baixo valor agregado. A movimentação de granéis sólidos através do Canal é realizada com a participação preponderante de cinco rotas, que respondem pela movimentação de cerca de 50% do total de granéis sólidos transportados pelo Canal. No caso específico dos grãos, o Canal do Panamá detém participação na faixa de 14% do comércio marítimo mundial. Uma parcela significativa deste comércio é movimentada entre os EUA (origem) e a Ásia (destino), Por essa rota em 2008 foram transportadas 83,7 milhões de toneladas de carga.

Já para outros tipos de granéis sólidos, incluindo-se os minérios, a participação do Canal no mercado mundial é de aproximadamente 3%.

O Panamá, além de sua privilegiada posição geográfica, oferece uma legislação que garante incentivos para investimentos, especialmente aquelas que envolvem companhias industriais, sejam elas nacionais, internacionais ou mistas, com ou sem participação governamental. As principais vantagens são as seguintes:

- Zona Livre de Colón - A Zona Livre de Colón é a segunda mais importante do mundo, atrás apenas da de Hong Kong. Entre as operações que lá se realizam estão: transbordo de mercadorias, entre embarcações e aeronaves, armazenamento de mercadorias, processamento, encaixe de indústria leve e manufatureira, como também o armazenamento de mercadorias por períodos indeterminados para reexportação para outros países. Cabe destacar que a mesma aporta ao Tesouro Nacional de Panamá aproximadamente 30 milhões de dólares por ano, para serem utilizados em melhorar a infraestrutura do país.

- Centro Financeiro e Bancário Internacional Panamá conta com mais de 125 bancos nacionais e internacionais operando no país. As instituições financeiras operam com uma estrutura especial que agiliza os negócios realizados no Canal e com as demais atividades econômicas do país com investidores estrangeiros. O sistema financeiro conta com mais de U\$ 53 milhões em ativos.

- Seguro Marítimo - Devido ao país ser um centro financeiro e bancário, o Panamá tem um excelente sistema de operações de seguro e resseguro. Existem várias companhias do setor atuando na nação.

- Facilidades para Reparação de Naves – O lado do Pacífico do porto de Balboa conta com um dique seco que pode manejar todo tipo de naves. Também existem várias oficinas especializadas em reparações marítimas, no lado do Atlântico.

- Centro de Abastecimento de Combustíveis – O Panamá conta com um importante centro de abastecimento de combustível nos terminais portuários de Balboa e Cristóbal, assim como nos demais portos internacionais do setor do Caribe. Também oferece o serviço de abastecimento de combustível através de barcaças, que suprem os navios em área de ancorar (DIAZ 2004, p. 233).

De acordo com Troetsch (2010) Em 2009, no Panamá, o movimento de contêineres aumentou chegando a ser o principal centro de transbordo de contêineres da América Latina e do Caribe.

Durante os últimos anos a evolução das atividades portuárias apresentou o seu mais alto nível de crescimento e desenvolvimento, demonstrando o setor portuário panamenho um avanço importante ao final de novembro de 2008. Já que o movimento portuário cresceu 14,8%, em comparação com o mesmo período de 2007, quando não se movimentaram 3,705 milhões de TEUS.

Atualmente o canal de Panamá emprega 9.000 pessoas de todas as partes do país, e aporta ao Tesouro Nacional de Panamá aproximadamente uns 200 milhões de dólares os que representam 15% de seus ganhos anuais, os quais são utilizados pra melhorar as infraestruturas do país como educação, saúde, estradas, entre outras. (TROETSCH, 2010).

Na atualidade, o Canal está passando por reformas. Após aprovação em referendo de 2006, as obras de ampliação do Canal do Panamá já estão em construção. Em 2010 o canal abriu suas comportas por meio de um novo conjunto de eclusas a tempo para as comemorações do seu centenário. A relevância da obra, conforme a professora da Universidade do Panamá, Vielka Vásquez de Ávila, é que pelo canal passa atualmente “4% do comércio mundial”, e graças à ampliação, terá plenas condições, a partir deste ano, de fazer frente ao que seria um possível aumento de até mais de 6% do comércio mundial pelo Istmo do Panamá (www.wharton.universia.net).

As obras iram ampliar o acesso de novos navios cargueiros com grande porte como, por exemplo, o pós-panamax, o uso desses navios produz redução nos custos operacionais (por TEU) entre 8 a 17%, fazendo com que sejam mais vantajosas e adequadas as condições de transporte em grandes volumes, principalmente em viagens de longo curso com poucas escalas (CORREIA 2012).

A rota do canal do Panamá com a passagem destes navios aumentará o valor da rota para seus usuários, intensificará a conectividade do país e consolidará a vantagem competitiva da rota marítima do Panamá frente às demais rotas alternativas.

Conforme mostra no quadro abaixo, a ampliação dos canais com a possibilidade de passagem no canal:

Tabela 11 - Capacidade dos navios em trânsito após a ampliação do Canal do Panamá.

Rotas	Navio para até 6.000 TEU	Navios para até 8.000 TEU
Ásia – Costa Leste dos EUA	8%	16%
Ásia – Costa Oeste dos EUA	8%	17%
Ásia – Costa Leste dos EUA via Canal de Suez	7%	17%

Fonte: Transpacific Vessel Deployment Options with and expanded Panama Canal, R.K. Johns & Associates Inc., 2004

Todas essas novas medidas serviram para viabilizar ainda mais a economia do Panamá, bem como agilizar as rotas da navegação comercial marítima (TROETSCH, 2010).

Correia (2012) relata que o Canal ampliado também permitirá o desenvolvimento de novas alternativas de transporte para regiões produtoras de matérias-primas na América do Norte, América Central e Norte da América do Sul. Outro efeito do aumento da capacidade do Canal seria a redução no tempo de espera dos navios para trafegarem pela rota, situação que tem afetado os navios graneleiros nos últimos anos.

Continuando com a visão de Correia (2012) O mesmo diz que a previsão para crescimento do market share para contêineres que passam pelo Canal após a implantação do seu terceiro grupo de eclusas é significativa, saindo da faixa de 40% para um total de 72%. Nota-se também, um distanciamento entre o fluxo previsto para as eclusas atuais (23%) e as novas (49%), notadamente na projeção mais tardia (ano de 2025). Isso significa a previsão de maiores fluxos, com ganhos de escala, para os navios post-panamax.

Sendo assim, o Canal, com capacidade para transitar navios maiores, terá condições de:

- Aumentar a intensidade e frequência do tráfego ao longo do Istmo – por navios que antes não tinham condições de transitar por esta via;
- Expandir a variedade e escopo do comércio que passa pelo Canal;

Multiplicar substancialmente a conectividade do Istmo panamenho; e Intensificar o crescimento potencial do Panamá como uma rota transcontinental e um centro logístico e de transbordo de carga.

4.3 O COMÉRCIO INTERNACIONAL BRASILEIRO ATRAVÉS DO CANAL DO PANAMÁ

4.3.1 Parceiros comerciais do Brasil no Pacífico

De acordo com Fiori (2014) até o século XX o Brasil foi um país estreitamente voltado e dependente do Oceano Atlântico. Mantendo seu litoral de quase 7,5 km, o maior do Atlântico Sul e cerca de 2/3 do litoral Atlântico da América do Sul, o Brasil possui o controle da desembocadura da Bacia Amazônica, e participa da Bacia da Prata, e ambas estão estreitamente articuladas com o Atlântico Sul e permitem o acesso ao interior do continente.

Fiori (2014) cita também que o Atlântico Sul, é ainda hoje, a grande via de conexão entre a América do Sul e a África e é uma fonte importante de recursos econômicos. Cerca de 90% da produção atual de petróleo, e 95% das suas reservas, assim como 75% da produção e 85% das reservas de gás do Brasil estão localizadas na plataforma continental brasileira, no Atlântico sul, por onde também circula mais de 90% do seu comércio internacional.

Porem, o Brasil possui o outro lado do oceano, um território continental, que é o quinto maior país do mundo, ocupa 47% do território sul-americano, e tem 16 mil Km de fronteiras terrestres, com todos os países da América do Sul, exceto Chile e Equador, sendo que enfrenta até hoje o problema da interiorização da sua atividade econômica e da sua integração com o continente, tendo com principal obstáculo, espaço geográfico segmentado por grandes barreiras naturais, como é o caso da Floresta Amazônica, do Pantanal brasileiro, do Chaco boliviano, e da Cordilheira dos Andes, que tem 8 mil km de extensão e 6.900 metros de altitude, com rotas de passagem ao Pacífico com difícil acesso. Além disso, o litoral do Pacífico apresenta grandes profundidades e não tem plataformas continentais que atráíssem a facilitassem a plena integração econômica do continente (OLIVEIRA, 2014).

Com base nas informações de Oliveira (2014) Entende-se o motivo pelo qual a conquista econômica do Pacífico sempre pareceu distante, até o final do século XX. Porém vários fatores mudaram nas últimas décadas e aumentaram a importância e o interesse do Pacífico, para o Brasil e para toda a América do Sul. Podem-se citar alguns abaixo:

i) a expansão econômica da Ásia, e a transformação da Bacia do Pacífico no espaço mais dinâmico da economia mundial, e no novo foco das disputas geopolíticas mundiais;

ii) a transformação da China num dos principais parceiros comerciais e fonte de investimentos, do continente sul-americano;

iii) e, finalmente, a transformação da América do Sul num espaço de competição entre dois projetos de integração econômica, e de hegemonia política: o do Mercosul, liderado pelo Brasil e pela Argentina, e o da Aliança do Pacífico, reunindo Colômbia, Peru e Chile, ao lado do México, e apoiado pelos Estados Unidos (OLIVEIRA, 2014).

Para Oliveira (2014) o Brasil para se tornar um país competitivo precisa analisar estratégias futuras, sem a necessidade de enfrentamento, com os EUA, pela influência e liderança, dentro dessa região do Pacífico. O governo brasileiro deve ter presente alguns aspectos fundamentais que estão envolvidos nessa disputa e que no longo prazo darão vantagem para o Brasil:

Em primeiro lugar, os países do litoral pacífico do continente são pequenas economias mono-exportadoras de commodities, sem escala para promover um processo de industrialização autônomo apoiado no seu mercado interno. A Colômbia exporta principalmente combustíveis minerais, que ocupam 66% de sua pauta de exportações; o Peru exporta minérios, metais preciosos e combustíveis minerais que constituem 63% de suas exportações; e no caso do Chile, a exportação de cobre sozinha já representa 60% de suas exportações. No caso da Colômbia, a China já é seu segundo maior parceiro comercial; e no caso do Peru e do Chile, a China é o primeiro parceiro. Nenhum desses três países se propõe, portanto, qualquer tipo de “soberania econômica”, nem lhes traz maior dano uma abertura e integração completa com economias maiores e mais sofisticadas. Suas alternativas econômicas são muito limitadas, e no limite, a utopia econômica desses países é transformar-se numa Nova Zelândia mais povoada. Por fim, nos três casos, a disputa comercial está sendo entre a China e os EUA, e o Brasil ocupa um lugar mais “confortável”, entre os 5 ou 6 maiores parceiros desses países, sobretudo como destino de suas exportações de maior valor agregado.”

“Em segundo lugar, sendo assim, o Brasil deve ganhar posições sem maior conflito, se estender e aprofundar a sua integração física com os países do Pacífico. O Brasil tem amplas condições para construir ou apoiar a construção de uma infraestrutura de transportes, comunicação e energia que ajude, por exemplo, ao Chile, para diminuir a fragilidade energética da sua economia. O Brasil concentra hoje, mais da metade do PIB sul-americano e possui uma indústria mais diversificada e uma economia mais sofisticada que a de todos os demais países do continente. E se for capaz de construir essa infraestrutura terá todas condições de se transformar, no médio prazo, numa locomotiva econômica regional, ocupando a posição que pertence atualmente a China e aos EUA. Mas o Brasil tem que estar atento para o fato de que as suas atuais assimetrias econômicas e comerciais com relação ao resto do continente podem reforçar a acusação que já existe de que o Brasil teria pretensões imperialistas contrárias a uma maior integração e coordenação política entre seus países.”

“Por último, mesmo que o Brasil tome um caminho de aproximação e incorporação dos países do Pacífico que respeite as suas especificidades geográficas e econômicas, não se pode desconsiderar que a política externa americana jamais admitiu a hipótese de um polo alternativo de poder no continente sul-americano, capaz de questionar a sua hegemonia hemisférica. A este propósito cabe lembrar o diagnóstico e a proposta formulada em 1942, por Nicholas Spykman (1893-1943), o geopolítico que mais influenciou política externa dos EUA, no século XX, depois de Alfred Mahan: “fora da nossa zona imediata de supremacia norte-americana, os grandes estados da América do Sul (Argentina, Brasil e Chile) podem tentar contrabalançar nosso poder através de uma ação comum [...] e uma ameaça à hegemonia americana nesta região do hemisfério (a região do ABC) terá que ser respondida através da guerra”(N.S p: 62 e 64). Olhada desse ponto de vista não há como se enganar: o novo projeto do Brasil e da Argentina, de construção de uma “zona de co-prosperidade” e de um bloco de poder sul-americano, é, de fato, uma revolução, na história do Cone Sul. Mas trata-se de uma estratégia que só poderá ter sucesso no longo prazo, e que enfrentará uma oposição externa e interna, ferrenha e permanente, dos EUA e dos partidários locais do “cosmopolitismo de mercado”. Nesse ponto não há como enganar-se: todo e qualquer sucesso dessa nova aliança, e dessa nova política do Brasil e da Argentina, será sempre considerado como uma “linha vermelha”, para os interesses dos EUA e de sua rede de apoios dentro continente, defensora da submissão estratégica e econômica da América do Sul à política internacional dos Estados Unidos (OLIVEIRA, 2014, p 6).

De acordo com Oliveira (2002) a região asiática se mantém com um espaço especial, por gerar a grande demanda por investimentos e por acesso a tecnologias de ponta, bem como por um mercado com alta capacidade de consumo. O interesse Brasileiro na Ásia por ser um importante fornecedor de matéria-prima, principalmente insumos básicos e produtos alimentícios. Assim o interesse em importações de produtos manufaturados só aumenta a cada ano.

Na Tabela 12 pode-se analisar o crescimento do comércio internacional brasileiro para o Pacífico no ano de 2013:

Tabela 12 - Parceiros comerciais do Brasil no Pacífico: importação e exportação em toneladas – 2013

2013		Exportações		Importações		Corrente de Comércio
CO_PAIS	NO_PAIS	US\$ FOB	KG LÍQUIDO	US\$ FOB	KG LÍQUIDO	
160	CHINA	46.026.153.046	221.001.453.593	37.303.817.486	11.445.995.646	83.329.970.532
249	ESTADOS UNIDOS	24.653.476.362	25.773.545.387	36.018.510.576	29.232.037.782	60.671.986.938
399	JAPAO	7.964.271.952	38.698.270.424	7.081.491.567	936.489.579	15.045.763.519
190	COREIA DO SUL	4.719.969.854	21.169.277.761	9.491.936.441	1.933.135.732	14.211.906.295
158	CHILE	4.483.782.976	2.791.619.306	4.325.113.204	2.899.005.225	8.808.896.180
149	CANADA	2.701.746.158	6.991.082.734	3.001.595.405	6.336.828.440	5.703.341.563
97	BOLIVIA	1.534.329.803	949.675.422	4.035.269.344	8.944.817.101	5.569.599.147
161	TAIWAN (FORMOSA)	2.306.367.477	10.857.850.054	2.937.678.202	517.528.862	5.244.045.679
351	HONG KONG	3.339.236.725	1.121.020.132	841.957.986	312.726.946	4.181.194.711
776	TAILANDIA	1.654.138.210	2.303.948.788	2.383.893.325	346.872.252	4.038.031.535
169	COLOMBIA	2.558.023.723	1.837.837.090	1.462.738.616	4.240.301.810	4.020.762.339
589	PERU	2.147.240.831	1.122.537.941	1.771.269.201	1.986.793.377	3.918.510.032
365	INDONESIA	1.999.021.370	4.593.707.108	1.604.409.159	707.536.383	3.603.430.529
455	MALASIA	1.372.307.373	4.359.202.743	2.211.658.250	514.717.406	3.583.965.623
741	CINGAPURA	1.905.394.733	1.566.669.574	1.093.246.531	349.685.832	2.998.641.264
858	VIETNA	1.192.348.204	2.609.060.737	1.141.078.280	352.335.372	2.333.426.484
69	AUSTRALIA	450.785.872	128.117.553	1.163.277.083	3.922.634.724	1.614.062.955
267	FILIPINAS	880.383.563	7.012.096.724	330.202.573	15.579.744	1.210.586.136
239	EQUADOR	820.245.195	402.521.271	140.856.077	41.939.667	961.101.272
548	NOVA ZELANDIA	74.067.483	51.704.446	157.951.246	187.486.328	232.018.729
187	COREIA DO NORTE	16.459.212	40.036.822	68.673.377	15.536.723	85.132.589
545	PAPUA NOVA GUINE	7.016.363	1.010.861	63		7.016.426
108	BRUNEI	2.153.325	785.112	431.771	104.270	2.585.096
599	POLINESIA FRANCESA	1.154.043	616.214	27.771	694	1.181.814
870	FIJI	1.011.809	313.306	9.000	37	1.020.809
	TOTAL	112.811.085.662	355.383.961.103	118.567.092.534	75.240.089.932	231.378.178.196

Fonte: MDIC (2014)

Conforme a Tabela 12, o Brasil possui um comércio forte com o Pacífico, o seu principal parceiro comercial nas exportações é os EUA que soma 60.671.986.938 sobre a corrente de comércio do Brasil. Porém com a ampliação da economia asiática, a China junto ao Japão veem crescendo significativamente dentro do comércio Brasileiro, que se mantêm como principais exportadores para o Brasil, somando só no ano de 2013 o total de US\$ 98.375.734.10 da corrente de comércio do Brasil.

4.3.2 A movimentação de cargas de importação e exportação do Brasil através do Canal do Panamá

Tabela 13 - Movimentação de cargas de importação e exportação do Brasil através Canal do Panamá e % de participação no movimento dos países parceiros - dados de 2013.

Países	Total Origem/País toneladas líquidas	DESTINO BRASIL Pacífico p/ Atlântico toneladas líquidas	% participação	Total Destino/País toneladas líquidas	ORIGEM BRASIL Atlântico p/ Pacífico toneladas líquidas	% participação
Costa Oeste EUA						
EUA	99.330.031,00	466.928,00	0,470%	54.813.235,00	669.419,00	1,221%
Costa Este Canadá						
Canadá	7.131.042,00	393.792,00	5,522%	3.172.406,00	195.477,00	6,162%
Costa Oeste América Central						
Costa Rica	447.687,00		0,000%	1.680.799,00	18.534,00	1,103%
El Salvador	520,85		0,000%	2.855.255,00	209,00	0,007%
Guatemala	1.568.124,00		0,000%	3.861.862,00	70,00	0,002%
México	7.559.352,00	75.158,00	0,994%	7.070.380,00	194,00	0,003%
Nicaragua	585.876,00		0,000%	1.727.567,00	614,00	0,036%
Costa Oeste América do Sul						
Chile	13.464,023		0,000%	15.990.159,00	81.662,00	0,511%
Colômbia	11.314.367,00	294.739,00	2,605%	7.918.403,00	84.439,00	1,066%
Equador	6.976.330,00	27.491,00	0,394%	7.003.716,00	95.376,00	1,362%
Peru	7.080.322,00	193.519,00	2,733%	9.455.582,00	39.768,00	0,421%
Oceania						
Austrália	810.444,00	3.659,00	0,451%	1.365.806,00	45,00	0,003%
Nova Zelândia	388,02	95,00	24,483%	848,94		0,000%
Ásia (Oriente Médio)						
China (inclui Hong Kong)	16.379.246,00	14.593,00	0,089%	35.130.992,00	485.091,00	1,381%
Taiwan	1.801.727,00	906,00	0,050%	1.916.320,00		0,000%
Indonésia	380,68		0,000%	77,86		0,000%
Japão	5.067.896,00	2.476,00	0,049%	16.606.805,00	1.030.989,00	6,208%
Filipinas	481.628,00		0,000%	66.347,00		0,000%
Singapura	148.325,000		0,000%	52.612,000		0,000%
Coreia do Sul	10.102.023,00	3.051,00	0,030%	9.082.500,00	19.391,00	0,213%
TOTAL	176.785.709,55	1.476.407,00	0,84%	179.771.672,80	2.721.278,00	1,51%

Fonte: elaborado utilizando-se dos dados de Canal de Panama (2013).

Conforme dados da tabela 13 é possível identificar quanto em toneladas de exportações e importações passaram pelo canal do Panamá saindo e entrando nos países relacionados na lista. Pode-se dizer que a representatividade do canal do Panamá na movimentação de cargas pelo modal marítimo não é o principal modal, tendo em vista, que para as exportações Brasileiras, este canal possui mais utilidade, do que para as importações. É imprescindível analisar que os países da Costa Oeste da América do Sul como o Chile, Colômbia, Equador, Peru, utilizam muito mais o canal do que os países da Ásia, conforme mostra a tabela. Com a utilização de rotas alternativas citadas no trabalho, os países da Costa Oeste da América do Sul poderiam utilizar de rodovias, e ferrovias, para fazerem suas distribuições, em alguns casos sem a necessidade até da via marítima. Pode-se verificar que alguns parceiros comerciais, não utilizam o canal do Panamá como rota de distribuição, sendo assim se torna interessante verificar como se dá a distribuição de todos os países com o comércio brasileiro.

Tabela 14 - Importações brasileiras: Meios de transportes utilizados para movimentação de cargas e a participação do Canal do Panamá - 2013 (Ton.)

Importações Brasileiras - 2013									
Países	Volume	Canal Panamá	Meios de transportes utilizados para movimentação de cargas de importação (Ton.)						
	Ton. Líquida	Var % total Brasil	Fluvial	Marítimo	Aéreo	Terrestre	Meios Proprios	Lacustre	Postal
Costa Oeste EUA									
EUA	29.208	1,605%	44.314	29.096.757	62.985	2.333	1.469		
Costa Oeste Canadá									
Canadá	6.337	6,221%	2.419	6.330.168	2.460	1.771	2		
Costa Oeste América Central									
Costa Rica	7	0,000%	-	6.343	610	1	-		
El Salvador	3	0,000%	-	2.609	39	-			
Guatemala	8	0,000%	-	8.118	11	-			
México	1.703	4,476%	13.650	1.679.001	10.093	80	0		
Nicaragua	0	0,000%	-	84	8	-	-		
Costa Oeste América do Sul									
Chile	2.899	0,000%	6.437	2.549.902	7.281	335.135		250	
Colômbia	4.240	6,95465%	13	4.238.016	2.238	30	4		
Ecuador	42	66,99%	39	41.039	862				
Peru	1.987	9,788%	6.408	1.977.052	2.394	939			
Oceania									
Austrália	3.923	0,093%	18	3.922.081	519	17			
Nova Zelândia	187	0,051%	-	187.261	161	64			
Ásia (Oriente Médio)									
China (inclui Hong Kong)	11.445	0,131%	26.653	11.173.055	64.134	6.901	173.839		4
Taiwan	518	0,177%	1.015	511.128	4.505	875	2		3
Indonésia	708	0,000%	663	705.784	1.063	0	25		0
Japão	936	0,279%	133	886.219	7.978	220	41.824		1
Filipinas	16	0,000%	0	15.007	570	2	0		0
Singapura	349.686		1	346.816	1.291	25	786		0,011
Coreia do Sul	1.933.136		2.496	1.915.285	13.679	686	922		
Tailândia	347		102	343.529	3.194	45	2		0

Fonte: Elaborado em base de dados do site oficial AliceWeb (2013).

Conforme as informações do Ministério do Desenvolvimento, indústria e comércio exterior (2015) na escolha do meio mais adequado ao transporte, é necessário estudar todas as rotas possíveis, estudando os modais mais vantajosos em cada percurso. Devem-se levar em conta critérios tais como menor custo, capacidade de transporte, natureza da carga, versatilidade, segurança e rapidez.

Analisando a pauta de importações do Brasil, nota-se que todos os países citados, utilizam grande parte pelo modal marítimo, pois é o mesmo que conseguiu fazer a ligação dos oceanos Atlântico ao Pacífico. Sendo que o mesmo responde por mais de 90% do transporte internacional. Possibilidade de navegação interior através de rios e lagos. Porém em relação ao Canal do Panamá, os países com maior destaque foram os EUA, Canadá, México, Colômbia, Equador e o Peru.

Torna-se interessante verificar que os países da Costa Oeste utilizam hoje o modal marítimo como principal modal, sendo que nas importações do Brasil, se possuísse rotas alternativas, não seria necessária a passagem pelo canal para enviar os produtos. Outro benefício das rotas alternativas, como a Transcontinental,

seria o caminho percorrido, podendo assim ir fazendo as distribuições nos estados, possibilitando novos clientes, e abrindo novos caminhos que se encontram no mesmo território.

Tabela 15 - Exportações brasileiras: Meios de transportes utilizados para movimentação de cargas e a participação do Canal do Panamá - 2013 (Ton.)

Exportações Brasileiras - 2013									
Países	Volume Ton. Líquida	Canal do Panamá	Meios de transportes utilizados para movimentação de cargas de exportação (Ton.)						
			Fluvial	Marítimo	Aéreo	Terrestre	Meios Proprios	Lacustre	Postal
Costa Este Norteamérica									
EUA	25.773.545	3,051%	3.478.583	21.940.050	50.682	741	302.325		0,136
Costa Este Canadá									
Canadá	6.991.083	3,901%	1.976.081	5.010.564	3.656				0,007
Costa Este Centroamérica									
Costa Rica	188.299	11,338%	22.793	163.466	1.896		145		
El Salvador	91.547	0,233%		89.517	2.030		0,939		
Guatemala	170.703	0,045%	15.756	154.461	479		7		
México	1.558.112	0,016%	311.856	1.212.327	11.539	3	200		0,012
Nicaragua	155.049	0,458%	20.937	133.915	197		0,404		
Costa Este Suramérica									
Chile	2.791.619	3,428%		2.381.932	9.057	398.963	1.637		0,146
Colômbia	1.837.837	5,370%	252.835	1.572.503	11.189	61	1.239		
Ecuador	402.521	23,997%		397.451	2.426	1.628	1.016		
Perú	1.122.538	3,711%	5.064	1.071.552	5.901	39.042	976		
Oceania									
Austrália	128.118	0,035%		127.048	917	153			
Nova Zelândia	51.704	0,000%		51.579	125		0,015		
Ásia (Medio Oriente)									
China (inclui Hong Kong)	221.001.454	0,221%	1.119.853	219.872.388	4.873		4.337		
Taiwã	10.857.850	0,000%		10.857.689	161		0,049		
Indonésia	4.593.707	0,000%	166	4.593.093	423		25		
Japão	38.698.270	2,671%	103.372	38.592.751	1.965		120		
Filipinas	7.012.097	0,000%		7.011.961	136				
Singapura	1.566.669			1.549.802	480		16.387		
Coreia do Sul									
Coreia do Sul	21.169.278			21.167.742	1.530		6		
Tailândia									
Tailândia	2.303.949			2.302.433	1.485		31		

Fonte: Elaborado em base de dados do site oficial AliceWeb (2013).

5 CONCLUSÕES

A infra-estrutura logística do Brasil é um dos principais gargalos para que o país possa se desenvolver mais economicamente e socialmente. As necessidades de melhorias são evidenciadas em todos os tipos de modais. A visão de uma economia competitiva, voltada à evolução de tecnologias, tem como objetivo favorecer as empresas do País, desde que corresponda às demandas internas e externas com agilidade, flexibilidade, competitividade (qualidade, custo e prazo). Para que o Brasil consiga se manter no mercado de uma forma competitiva, é necessário acelerar a construção de nova infra-estrutura de transporte interno, e ao mesmo tempo na infra-estrutura do plano externo. Não somente no Continente Sul-Americano, mas em outras regiões de interesse comercial.

Um dos objetivos alcançados no trabalho foi compreender o papel do canal do Panamá na logística global, o canal que liga o oceano pacífico ao atlântico, está em constante crescimento, e por isso está ampliando suas enclavas para poder comportar navios de maiores.

Pelo Canal passam boa parte dos produtos exportados e importados do Brasil, até as cidades que não se encontram em grande vantagem logística, escolhem o canal por não ter alternativas dentro do país para chegar ao Pacífico.

Com o crescimento acelerado do Brasil com a Ásia, principalmente com a China, conforme citado no trabalho, a competitividade deve ser um grande aliado do país, a competitividade logística é um ponto muito importante, pois se o mesmo for viável o seu custo também diminuirá, assim tornando atraente a compra e a venda. Desta forma, foram analisadas no trabalho quatro rotas que podem ser as alternativas de caminhos mais viáveis para algumas cidades do país. Nas rotas alternativas, são citadas três ferrovias, uma rodovia e uma rota marítima.

Com exemplo da Ferrovia Transcontinental, apresenta novas proposições que, em ambos os casos, são essenciais para a construção da malha de transporte nacional com a característica de competitividade exigida pelo mercado interno e externo. O desenvolvimento deste estudo Constatou que a construção da infra-estrutura logística nacional é prejudicada pela forma como os diversos órgãos do Governo Federal interagem. É de grande importância o interesse do Brasil em finalmente entender que o desenvolvimento econômico aliado a um plano de logística estratégica é um dos seus mais importantes pontos de apoio. Esse

despertar pode ser constatado em diversas ações, tanto em nível federal como estadual. Uma das primeiras iniciativas, nesse novo mundo veio em 2012, com um programa lançado pelo governo que se chama Programa de Investimento em Logística: Rodovias e Ferrovias, visando oferecer uma ampla e moderna rede de infraestrutura de logística eficiente e modicidade tarifária. O programa tem como objetivo básico, a restauração e a capacitação de planejamento integrado do sistema logístico. Promover a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos; proporcionar a perfeita articulação com as cadeias produtivas.

A iniciativa pretende investir, nos próximos 25 anos, cerca de R\$ 133 bilhões para duplicar os principais eixos rodoviários do país; reestruturar o modelo de investimento e exploração das ferrovias; e expandir e aumentar a capacidade da malha ferroviária (Plano Nacional de Logística, 2013).

O plano, portanto se colocado em prática, e levados a sério pelo governo do país, podem integrar o Brasil de norte a sul e de leste a oeste facilitando o fluxo de produtos, pessoas, dados e informações.

De qualquer sorte, uma coisa é certa, a economia precisa de meios de transporte para alcançar a demanda e ofertar bens. E, dado tal requisito, não ter infraestrutura ou tê-la de forma precária, pode ser um grande empecilho ao desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Cleibson Aparecido de; SELEME, Robson; CARDOSO NETO, João. Rodovia Transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China. **Rev. Econ. Sociol. Rural**, Brasília, v. 51, n. 2, p. 351-368, June 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20032013000200008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 03 maio 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-20032013000200008>.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. A economia internacional no século XX: um ensaio de síntese. **Rev. bras. polít. int.**, Brasília, v. 44, n. 1, p. 112-136, June 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292001000100008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 09 maio 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-73292001000100008>.

ARICA. Tarifa Uso Puerto. **Empresa Portuária de Arica**. 2011. Disponível em: <<http://web.puertoarica.cl/tarifas.html>>. Acesso em: 03 maio 2015.

ASIA-PACIFIC ECONOMIC COOPERATION. **History**. Disponível em: <<http://www.apec.org/About-Us/About-APEC/History.aspx>>. Acesso em: 13 maio 2015.

AUSTRALIS CAPE HORN & PATAGONIA. **Estreito do Magalhães**. 2011. Disponível em: <http://www.australis.com/site/por/files/2011/07/Estreito_do_magalhaes.pdf> Acesso em: 13 maio 2015.

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ. Disponível em: <<http://www.amp.gob.pa/>>. Acesso em: 05 maio 2015

BADO, Álvaro Labrada et al. Das vantagens comparativas à construção das vantagens competitivas: uma resenha das teorias que explicam o comércio internacional. **Revista de Economia e Relações Internacionais**. São Paulo, v. 3, n. 5. jul. 2004. p. 5-20. Disponível em: <http://www.fAAP.br/revista_faap/rel_internacionais/pdf/economia_05.pdf>. Acesso em: 10 out. 2013.

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/ Logística empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BERTOLANI, Andréia Dias; LEME, Francisco Louzano. Carregamento de contêineres em navios. **Revista Mackenzie On-line de Engenharia**, 2004. Disponível em: <http://www.oceanica.ufrj.br/deno/prod_academic/relatorios/2012/Roni+Ricardo/relat1/Principal.htm>. Acesso em: 11 abri. 2015.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes: relatório executivo**. 2007a. Disponível em:

<www.antaq.gov.br/portal/pdf/Palestras/PalestraMichelTachy.Pdf> Acesso em: 05 maio 2015.

_____. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **AGROSTAT-Estatísticas de Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro**. 2011a. Disponível em: <<http://sistemasweb.agricultura.gov.br/pages/AGROSTAT.html>>. Acesso em: 03 maio 2015.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, 2011b. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/sistema/balanca/>>. Acesso em: 03 maio 2015.

_____. Ministério das Relações Exteriores. 2013a. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/temas/temas-multilaterais/desenvolvimento-comercio-internacional-e-financas>>. Acesso em: 5 nov. 2013.

_____. Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos – APEX - Brasil. 2014a. Disponível em: <<http://www2.apexbrasil.com.br/sobre>>. Acesso em: 10 maio 2014.

_____. Ministério da Fazenda - Secretaria da Receita Federal do Brasil. **Simulador do Tratamento Tributário e Administrativo das Importações**. 2014b. Disponível em: <<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/BuscaNCM.jsp>>. Acesso em: 10 maio 2014.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC. **Logística**. 2014c Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/secex/logistica/logistica.pdf>>. Acesso em: 12 maio 2015.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Portal Brasileiro do Comércio Exterior**. 2014d. Disponível em: <<http://www.comexbrasil.gov.br/>>. Acesso em: 10 maio 2014

_____. Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – AliceWeb. 2014e. Secretaria de Comércio Exterior. Disponível em: <<http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 maio 2014.

BRASIL EXPORT. **Guia de comércio Exterior e Investimento**. 2014. Disponível em: <<http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/IndicadoresEconomicos/InfoSelecionadasDoMercosul.pdf>>. Acesso em: 05 maio 2015.

BRUM, Algemiro J. **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. 16. ed. Petrópolis, RJ: Ed. Vozes, 1996. 317 p.

CÂMARA BRASIL-CHINA. **Economia**: Reflexos do crescimento econômico da China. 2015. Disponível em: <<http://www.camarabrasilchina.com.br/a-china/economia>>. Acesso em: 05 maio 2015

CANAL DE PANAMÁ. Disponível em: <<http://www.pancanal.com/>>. Acesso em: 20 out 2010.

CARVALHO, Alexandre; PARENTE, Andreia. **Impactos comerciais da área de livre comércio das Américas**. 1999.

CECATTO, Cristiano. **A importância do transporte marítimo no Brasil**. São Paulo: 2013. Disponível em: <http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm>. Acesso em: 27 set. 2014.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE MARINGÁ. **Núcleo de Educação a distância: C397 Logística e centros de distribuição** / Paulo Pardo - Maringá – PR, 2013. 170 f.

CEREÇA, Jorge. **Toda la America del Sur**. 2009. Disponível em: <<https://cereca.wordpress.com/2009/05/18/navegando-pelo-estreito-de-magalhaes-domingo-20090503/>> Acesso em: 12 maio 2015.

CERVO, Amado Luiz. Relações internacionais do Brasil: um balanço da era Cardoso. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 45, n. 1, p. 5-35, 2002.

COELHO, Leandro Callegari. **Diferentes tipos e tamanhos de navios: denominações e capacidades**. 2010. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/diferentes-tipos-e-tamANHos-de-navios-denominacoes-e-capacidades/>>. Acesso em: 16 nov. 2014.

COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL. **Acordo de Livre Comércio da América do Norte – NAFTA**. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/mercosul/blocos/NAFTA.htm>> Acesso em: 15 abr. de 2015.

_____. **Mercado Comum e Comunidade do Caribe (CARICOM)**. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/mercosul/blocos/CARICOM.htm>>. Acesso em: 13 maio 2015.

_____. **Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)**. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/mercosul/blocos/ASEAN.htm>>. Acesso em: 13 maio 2015.

COUTINHO, Eduardo Senra, et al. **De Smith a Porter: um ensaio sobre as teorias de comércio exterior**. Revista de Gestão USP: São Paulo, v. 12, n. 4, p. 101-113, out./dez. 2005.

CURADO, Marcelo. Industrialização e desenvolvimento: uma análise do pensamento econômico brasileiro. **Econ. soc.**, Campinas, v. 22, n. 3, p. 609-640, Dec. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182013000300002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 18 abri. 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-06182013000300002>.

DE ALMEIDA, Paulo Roberto. O papel dos BRICs na economia mundial. **Comércio e Negociações Internacionais para Jornalistas**, p. 57-65, 2009

DE AZEVEDO, André Filipe Zago; PORTUGAL, Marcelo Savino. Abertura comercial brasileira e instabilidade da demanda de importações. **Nova Economia**, v. 8, n. 1, p. 37-63, 1998.

DE PELLEGRIN BÜRGER, Andrea; LISBOA, Marcelino Teixeira. **O Panamá no século XXI: ampliação do canal, crescimento econômico e a aliança do pacífico. e Transportes: relatório executivo.** 2007.

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias. **Evolução e perspectivas de desempenho econômico associadas com a produção de soja nos contextos mundial e brasileiro.** Londrina, 2010.

FERREIRA, Tomé. **Canal do Panamá: o canal da fortuna.** Belo Horizonte, 2012. Disponível em: <<http://www.duniverso.com.br/canal-do-panama-o-canal-da-fortuna/>>. Acesso em: 07 out. 2014.

FIORI, José Luiz. **Brasil e o desafio do pacífico.** 2014. Disponível em: <http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=957:brasil-e-o-desafio-do-pac%C3%ADfico-|-jos%C3%A9-luiz-fiori&Itemid=180&lang=pt> Acesso em: 12 maio 2015.

FLEURY, Paulo Fernando. Perspectivas para a logística brasileira. **Revista Tecnológica**, n. 30, p. 26, 1998.

FREITAS, Tiago. **Canal do Panamá.** São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.brasile scola.com/geografia/canal-panama.htm>> Acesso em: 10 set. 2014.

GANDÁSEGUI, Marco. El Canal de Panamá em el siglo XXI. **Revista Intellector**, Rio de Janeiro, vol. 11, n. 21, p. 30-41, jul./dez. 2014. Disponível em: <<http://www.revistaintellector.cenegri.org.br/ed2014-21/marco-2014-21.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2014.

GASPARETTO JUNIOR, Antonio. **Navegações Portuguesas.** São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/historia/navegacoes-portuguesas/>>. Acesso em: 20 out. 2014.

GOOGLE. Google Maps. Google Maps, 2011. Disponível em: <<http://maps.google.com.br>>. Acesso em: 03 maio 2015.

HAFFNER, Jacqueline A. H.; TROETSCH, Nadiuzka O. R. Análise do setor de transporte marítimo no Panamá (1970-2009). **Indicadores Econômicos FEE**, v. 38, n. 3, p. 91-102, 2011. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/2519/2880>>. Acesso em: 18 out. 2014.

INFOPÉDIA DICIONÁRIO PORTO EDITORA. **Mercado Comum Centro-Americano**. 2013-2015. Disponível em <[http://www.infopedia.pt/\\$mercado-comum-centro-americano](http://www.infopedia.pt/$mercado-comum-centro-americano)> Acesso em: 13 maio 2015.

JALES, Mário. **Inserção do Brasil no comércio internacional agrícola e expansão dos fluxos comerciais sul-sul**. v. 21, p. 06-07, 2005. Disponível em: <www.iconebrasil.org.br>. Acesso em: 05 maio 2015.

JUNIOR, Humberto Santana. **Transporte Ferroviário no Desenvolvimento do Brasil: os corredores ferroviários bioceânicos**. 2013. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília.

KÖCHE, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa** / José Carlos Köche. Petrópolis, RJ : Vozes, 2011.

LACERDA, Antonio Correa de et al. **Economia Brasileira**. 3. ed. São Paulo: Ed. Saraiva, 2006. 304 p.

LARRANÃGA, Félix Alfredo. **A gestão logística global**. São Paulo, Aduaneiras, 2003.

LOGISTICA INTERNACIONAL. **História e evolução do transporte aquaviário “Marítimo”**. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://comexexter.blogspot.com.br/2012/04/historia-e-evolucao-do-transporte.html>>. Acesso em: 20 out. 2014.

MALUF, Sâmia Nagib. **Administrando o Comércio Exterior do Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 304 p.

MARTINEZ, Marina. **Estreito de Magalhães**. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/hidrografia/estreito-de-magalhaes/>> Acesso em: 12 maio 2015.

MARTINS, Carlos Estevam. Da globalização da economia à falência da democracia. **Economia e Sociedade**, v. 6, p. 1-23, 1996.

MELO, Itamar. **Confira a impressionante história do Canal do Panamá**. Florianópolis, 2013. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2013/11/confira-a-impressionante-historia-do-canal-do-panama-4327473.html>>. Acesso em: 22 de nov. 2014.

MELO, Samuel Teles de. **A Ampliação do Canal do Panamá: motivações comerciais e reformas institucionais**. 2013. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina.

MONTILHA, Adriana Chia; DARONCHO, MSc Célio. **Estudo de novas rotas para exportação pelo pacífico (corredores bioceânicos)**.

MOURA, Benjamim. **Logística: conceitos e tendências**. Centro Atlântico, 2006.

NOVAES, Antonio G. N, **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. São Paulo, 2007.

OBJETO. **Corredor Bioceânico Aconcágua**. Disponível em: <http://www.objetivo.br/noticias.asp?id=3722>> Acesso em: 05 maio 2015.

OLIVEIRA, H. A. D. **Brasil e China: Uma nova aliança não escrita?** Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília, v. 53, n. 2, p. 88-106, 2010.

OLIVEIRA, Henrique Altemani De. Os blocos asiáticos e o relacionamento Brasil-Ásia. **São Paulo Perspec.**, São Paulo , v. 16, n. 1, p. 114-124, Jan. 2002 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392002000100012&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 01 maio 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392002000100012>.

PENA, Rodolfo Alves. **Mercosul: países integrantes**. 2014. Disponível em: <<http://www.brasilecola.com/geografia/mercosul-paises-integrantes.htm>>. Acesso em: 05 maio 2015.

PLANO BRASIL DE INFRAESTRUTURA. **Logística: Uma abordagem sistêmica**. Sistema CFA / CRAs, 2013.

PODER NAVAL. **Corveta “Barroso” nos Canais Chilenos** . 2010. Disponível em: <www.naval.com.br/blog/2010/09/24/corveta-barroso-nos-canais-chilenos/>. Acesso em: 12 maio 2015.

QUISPE, Aline. **Consortio alemán-suizo plantea financiar ferrocarril interoceânico**. 2015. Disponível em: http://www.la-razon.com/index.php?url=/economia/Consortio-aleman-suizo-financiar-ferrocarril-interoceanico_0_2219778130.html>. Acesso em: 19 fev. 2015.

RADDATZ, Lizandro; BUSS, Ricardo Niehues. **Rota bioceânica norte como alternativa de escoamento da produção da soja pelo oceano pacífico**.

REIS, Taiuan. **Métodos de abordagem**. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/23225906/METODOS-de-ABORDAGEM-Indutivo-Dedutivo-Hipotetico-Dedutivo>>. Acesso em: 14 nov. 2014

RIGO, Antonella Greniuk. **O impacto da ascensão chinesa na América Latina no século XXI: oportunidades e desafios no comércio internacional**. 2010.

ROCHA, Wellington. **Os desafios do comércio exterior brasileiro**. 2011. Disponível em: <<http://www.envolverde.com.br/economia/comercio-exterior-economia/os-desafios-do-comercio-exterior-brasileiro/>>. Acesso em: 05 maio 2015

SANTOS, Josemar. **Ampliação do Canal Panamá transformará a logística marítima**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://viajantesemporto.blogspot.com.br/2012/05/ampliacao-do-canal-do-panama.html>>. Acesso em: 27 set. 2014.

SCIARRETA, Toni. **Panamá: Canal do Panamá**. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/turismo/america-central/panama-canal.shtml>>. Acesso em: 10 set. 2014.

SHAILEIR, Omar Enrique Iturralde. **História Del Canal de Panamá**. Revista Cultural Loterian. 475, nov-dez 2007.

SILVA, Francisco Gildemir Ferreira da et al. Investimentos em transportes terrestres causam crescimento econômico?: um estudo quantitativo. **J. Transp. Lit.**, Manaus, v. 7, n. 2, p. 124-145, Apr. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312013000200007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 06 maio 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S2238-10312013000200007>.

SILVA, Mozart Foschete. **Relações econômicas internacionais**. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 248 p.

SILVA, Mozart Foschete. **Relações econômicas internacionais**. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 248 p.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações**: Investigação sobre sua Natureza e suas Causas. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

SUZIGAN, Wilson. Política cambial brasileira, 1889-1946. **Revista Brasileira de Economia**, v. 25, n. 3, p. 93-112, 1971.

TORRES; Heitor Figueiredo Sobral. **A crise financeira e as economias emergentes**. Disponível em: <<http://meridiano47.info/2008/11/19/a-crise-financeira-e-as-economias-emergentes-por-heitor-figueiredo-sobral-torres/>>. Acesso em: 05 maio 2015.

TROETSCH, Nadiuzka Omaira Ramos. **Análise do setor de transporte marítimo no Panamá (1970-2009)**. 2010.

VALEC. Ações e Programas – Ferrovia Valec. **EF-354 - Ferrovia Transcontinental**. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/acoes_programas/FerroviaTranscontinental.php> Acesso em: 05 maio 2015.

VAZ, Alcides Costa. **Cooperação, integração e processo negociador: a construção do Mercosul**. Ibrí, 2002.

VILLELA, Eduardo Viegas Meirelles. As relações comerciais entre Brasil e China e as possibilidades de crescimento e diversificação das exportações de produtos brasileiros ao mercado consumidor chinês. **Grupo de Estudos da Ásia-Pacífico, PUC/SP**, 2004.

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS. **Colección premios a la investigación de la FCI**. Disponível em: <<http://fci.uib.es/Servicios/libros/investigacion/Pouget/>>. Acesso em: 12 maio 2015.

ZAMBRANA, Darma. Interés Global: El Canal Del Panamá a la vanguardia. **El Faro**, Panamá, n. 39, p. 5-24, jun. 2011. Disponível em:
<<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/elfaro-20110601.pdf>>.
Acesso em: 07 out. 2014.